ВРАГА НАДО ЗНАТЬ!

Я СБИЛ ЦЕЛЫЙ АВИАПОЛК

ЭЙНО ЛУУККАНЕН

Мемуары финского аса

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

На официальном боевом счету автора этих мемуаров 56 сбитых советских самолетов – целый авиаполк! Эйно Антеро Луукканен стал третьим по результативности летчиком-истребителем и самым молодым командиром эскадрильи в финских ВВС, был награжден высшими орденами – Крестом Маннергейма и Железным Крестом, – но в 1953 году «национального героя Суоми» арестовали и осудили как советского шпиона! Именно в тюрьме и была написана эта сенсационная книга.

Это – «фронтовая правда» одного из лучших финских асов, отличившегося и в Зимней войне 1939-1940 гг., и в «Войне-Продолжении», когда Финляндия в союзе с Гитлером напала на СССР. Это – взгляд на воздушные сражения Второй Мировой из кабины разношерстных истребителей, на которых довелось воевать финским летчикам, – голландских «Фоккеров», американских «Брюстеров», немецких «Мессершмиттов» Bf.109 (финны ласково прозвали их «Мерсу») и даже трофейных советских «Чаек».

- Эйно Луукканен
  -
  - Предисловие переводчика
  - Предисловие автора
  - Рождение истребителя
  - Шторм начинается
  - Погода ухудшается
  - Два врага – зима и русские
  - Катастрофа
  - Конец первого раунда
  - Передышка между бурями
  - Снова война
  - Над границей
  - Девять месяцев в Нурмойла
  - Кочевая жизнь
  - Прощание с истребителями
  - Снова истребители
  - События ускоряются
  - На волосок от смерти
  - Последний раунд

Эйно Луукканен
Я сбил целый авиаполк. Мемуары финского аса

© Больных А., перевод, предисловие, 2015
© ООО «Яуза-пресс», 2015

* * *

Предисловие переводчика

Крест Маннергейма советскому шпиону

Эйно Антеро Луукканен родился 4 июня 1909 года. Учиться наш герой не любил и в школе обошелся тем минимумом, который позволил ему поступить в военное училище. В 1933 году он выходит оттуда в звании фенриха ВВС и начинает службу, которой предстоит оборваться весьма внезапно при довольно загадочных обстоятельствах. Казалось бы, карьера Луукканена идет, как по рельсам. Он становится одним из самых известных финских асов, имеет на своем счету 56 сбитых самолетов – целый советский авиаполк! Это третий результат среди финских асов после Илмари Ютилайнена и Ханса Винда. 29 марта 1943 года он становится командиром 34-й истребительной эскадрильи HLeLv 34 – самым молодым командиром эскадрильи в финских ВВС! Луукканен награжден Крестом Маннергейма и Железным Крестом. В звании подполковника он в 1948 году принимает командование 2-м авиаполком LeR 2. 26 января 1951 года он участвует в похоронах маршала Маннергейма – тоже высокая честь.

Но все рушится в октябре 1953 года. Детали этого дела, по-видимому, не будут раскрыты еще очень долго, финнам не захочется марать имя одного из национальных героев. В октябре 1953 года финская контрразведка Suojelupoliisi раскрывает шпионскую сеть, во главе которой стоит портной Рейно Армас Кеттунен. В июне 1944 года он намеренно сдался в плен советским войскам и был завербован. После войны Кеттунен приступает к своей деятельности. Сначала он добывает информацию от работников военных заводов, но потом его советские хозяева приказывают заняться вербовкой офицеров.

Кеттунену везет, весной 1947 года ему удается подкупить начальника службы фоторазведки финских ВВС капитана Мартти Сало. Уже сам Сало вербует двух других офицеров – подполковника Луукканена и лейтенанта Кохонена. И вот здесь начинаются странности. Якобы эта нечистая троица передавала секретные данные шведской разведке, потому что они были обеспокоены тяжкой судьбой униженной родины. Вы верите в то, что советский шпион будет работать на Швецию? Допустить можно, но с формулировкой «еще и на Швецию».

Но в октябре 1953 года все они арестованы. В ходе следствия выяснилось, что Луукканен покрывал действия своего

подчиненного лейтенанта Кохонена. Когда один бдительный фельдфебель донес командиру о странных действиях лейтенанта, Луукканен разорвал поданный рапорт и вынудил фельдфебеля уволиться из армии! В 1954 году шпионы получили по заслугам: капитан Сало – 8 лет тюрьмы строгого режима, Луукканен – 2 года тюрьмы, Кохонен – 10 месяцев тюрьмы. Интересно, что и Кеттунен получил те же самые 8 лет тюрьмы. Судя по всему, Луукканен времени в тюрьме зря не терял, потому что первое издание данных мемуаров выходит как раз в 1956 году.

Почему все произошло именно так? Советская разведка явно не была заинтересована светиться лишний раз, да и финнам это было не с руки. К тому же в начале 1950-х годов советское руководство еще не окончательно отказалось от мечты советизировать Финляндию, поэтому дело замяли к обоюдному удовлетворению, выставив крайними шведов.

Скончался Луукканен 10 апреля 1961 года в относительно молодом возрасте, видимо, все эти испытания не прошли для него даром.

«Если припрет – еще не на таком полетишь»

Когда я переводил воспоминания Илмари Ютилайнена, то уже указал, что при чтении мемуаров финских летчиков возникает стойкое ощущение нищеты маленькой, но гордой Суоми. Но Ютилайнен, в конце концов, был всего лишь рядовым летчиком, может, он неправильно все себе представлял? И вот перед вами мемуары самого молодого командира эскадрильи финских ВВС. Прочитав их, убеждаешься, да, Ютилайнен действительно неправильно представлял ситуацию, на самом деле она была гораздо хуже. Когда читаешь фразу «Мое звено получило приказ прикрывать наступление 4-й армии», невольно вздрагиваешь. Майор Луукканен видел гораздо более мрачную картину, чем мастер-летчик Ютилайнен.

И на чем же летали бедные финны? Вы будете смеяться, но во время Зимней войны, начавшейся в 1939 году, основным истребителем финских ВВС был голландский «Фоккер D. XXI» с неубирающимся шасси. Его максимальная скорость не превышала 435 км/ч, и он был вооружен 4 пулеметами винтовочного калибра. В качестве бомбардировщика использовался биплан «Фоккер С.Х» с максимальной скоростью 340 км/ч. Нет, конечно, имелась еще горстка «Бленхеймов», но именно горстка. Так что совершенно прав был автор этой книги, заявивший: «Если припрет – еще и не на таком полетишь».

Из той же оперы «Проклятая нищета» приходят метания несчастной Истребительной группы L, которой командование пыталось заткнуть все дыры на фронте. Особенно, если учесть, что эта «группа» на самом деле была всего лишь звеном, даже не эскадрильей.

Есть еще один нюанс, на который рядовой летчик мог не обратить внимания, но который был постоянной головной болью комэска. Это условия базирования. Они были настолько чудовищными, что можно лишь изумляться, как финны вообще летали. Нехватка оборудования и аэродромной техники была просто чудовищной. Совершенно невероятная картина: штабной автобус с прикрепленным бульдозерным ножом чистит аэродром. И все потому, что никаких тракторов командование найти не могло.

Да и жили финские летчики тоже как бомжи. Стали обязательным каноном постоянные жалобы российских историков на страдания советских солдат, замерзавших в снегах Финляндии во время неслыханно жестокой зимы. Да, зима выдалась действительно суровая, и Луукканен это подтверждает. Но дело в том, что его собственная эскадрилья провела эту зиму в палатках! То есть финнам приходилось ничуть не легче. Эта ситуация ничуть не изменяется и во время Войны-Продолжения. Опять те же самые палатки на снегу и лязгающие зубами летчики, которым приходится приплясывать рядом со своими самолетами на аэродроме, потому что там нет никаких построек вообще. Как великое счастье восприняли гордые финские соколы появление в 1942 году сборных фанерных домиков. Честное слово, просто непонятно, как финны в таких условиях ухитрялись сражаться и даже добивались определенных успехов.

Лучшим истребителем Войны-Продолжения в финских ВВС был «Брюстер В-239» – экспортный вариант авианосного истребителя F2A «Буффало», беспощадно битого японцами на Тихом океане. Но финнам этот самолет казался просто чудом, потому что все остальные самолеты были еще хуже. Но даже этот лучший безусловно уступал советским самолетам, что признает и автор книги.

Все та же самая нищета вынуждала финнов летать на трофейных советских самолетах, Луукканен весьма интересно рассказывает, как летал на разведчике И-153. Так, замечание мимоходом: основным прибором финского самолета-разведчика была камера марки «зоркий финский глаз». Фотоаппараты в финских ВВС отсутствовали как явление природы. Полученные весной 1944 года несколько «мессершмиттов» казались им вообще даром богов. Кстати, и эти «мерсу», как их называли финны, были

не самыми новыми моделями. Ну и законченным анекдотом выглядит рассказ о том, как сам маршал Маннергейм летал на «Дугласе», подаренном шведским графом и переделанном в бомбардировщик.

Эскадрилья асов или эскадрилья Мюнхгаузенов?

Но все недостатки не мешали финским летчикам одерживать грандиозные победы. Во всяком случае финские историки недрогнувшей рукой пишут, что во время Зимней войны их летчики сбили 218 советских самолетов, потеряв всего 47 своих. Еще 314 советских самолетов были сбиты зенитками, а 30 штук так и вообще были захвачены. Во время Войны-Продолжения, как верят финны, их летчики сбили 1621 советский самолет, потеряв всего 210 своих. Такая вот интересная арифметика по-фински.

Собственно, желание верить финнам пропадает, как только начинаешь читать описание их подвигов. Первый финский ас лейтенант Йорма Сарванто 6 января 1940 года на своем «Фоккере D. XXI» за 4 минуты сбил возле Утти 6 бомбардировщиков «ДБ-3 Ф». Действительно, знаменитый немецкий барон как-то одним выстрелом нанизал на шомпол семь уток, которые, вдобавок, еще и поджариться успели, а чем финский ас хуже?! Знаете, эти бредни даже всерьез анализировать не хочется. Вероятно, в результате непрерывных грандиозных побед командир 2-го авиаполка LeR 2 подполковник Лоренц в январе 1940 года запретил своим пилотам вступать в бой с советскими истребителями и сосредоточиться на охоте за бомбардировщиками.

Точно такие же сомнения рождает и список побед финнов над самолетами, которых в ВВС РККА просто не было в природе. Например, Луукканен утверждает, что 30 октября 1942 года сбил в районе Harjavallanjärvi истребитель «Спитфайр». Небольшое географическое исследование позволяет нам выяснить, что речь идет о Горовалдайском озере на южном берегу Финского залива, то есть районе Ораниенбаумского плацдарма. Но откуда там мог взяться «Спитфайр»?! Да, в Красной армии имелись «Спитфайры», но появились они лишь в 1943 году на юге во время боев на Кубани. И уж точно, никаких «Спитфайров» в ВВС КБФ не числилось. Но если предположить, что какой-то самолет все-таки был сбит, можно попытаться разобраться, что же там случилось.

Кандидатов в жертвы ровно трое: «МиГ-3», «ЛаГГ-3» и какой-нибудь «Як». «И-16» мы отвергаем сразу. Да, все эти истребители отличались от «Спитфайра» более или менее серьезно, особенно

снизу, расположением и формой водяных радиаторов. Но при атаке с верхней полусферы эти различия не столь существенны. И все-таки, «МиГ», наверное, можно исключить за счет характерного очень длинного капота. Более или менее заметное отличие имеют и истребители Яковлева – очень характерная форма киля с почти вертикальной передней кромкой. А вот «ЛаГГ» под некоторыми ракурсами мог сойти за «Спитфайр». Но все это лишь логическая конструкция, которую можно подтвердить или опровергнуть, лишь найдя обломки самолета.

Точно такими же фантазиями являются россказни о сбитом Ютилайненом «Лайтнинге» или о «Як-4», сбитом Луукканеном. К 1944 году легкий бомбардировщик «Як-4» полностью сошел со сцены, если где и сохранилась парочка этих самолетов, то вряд ли финны их могли встретить. А уж утверждение о стаях «Як-4» и вообще смахивает на тифозный бред. Практически нет сомнений, что эту роль пришлось сыграть «Пе-2». Гораздо интереснее здесь другое: откуда Луукканен вообще узнал о существовании этого более чем редкого самолета?! Особенно с учетом того, что в Карелии «Як-4» вообще не появлялся. С другой стороны, в результате уточнений в списке побед появляется бомбардировщик «Ар-2», причем даже с фамилиями членов экипажа.

После этого верить или не верить утверждениям о том, что HLeLv 34 под командованием Луукканена сбила с 29 марта 1943 года по 4 сентября 1944 года 345 самолетов, потеряв за это время 30 «мессершмиттов», причем только 18 из них в бою, – личное дело каждого. Кстати, в боях против немцев в 1944 году 34-я эскадрилья не участвовала.

И все-таки приведем официальную статистику аса: 441 вылет, 102 воздушных боя, 35 штурмовок, 98 вылетов на сопровождение, 66 вылетов на разведку, 140 вылетов на перехват. Количество сбитых самолетов по финским данным:

СБ-2	3	И-16	4
Р-5	1	«Спитфайр»	1
И-153	5	Ла-5	7
МиГ-3	1	Ил-2	7
И-15	1	«Эйркобра»	3
ДБ-3	1	Як-4	1
ЛаГГ-3	7	По-2	1
Пе-2	7	Як-9	3

История с географией

Ну а в заключение хочется пожаловаться на муки переводчика, работавшего с этой книгой, хотя не менее тяжелые испытания ожидают любого историка, который вздумает описать события 1939-1944 годов. Это к вопросу о Harjavallanjärvi.

Дело в том, что очень легко запутаться в названиях городов и деревень, которые часто можно найти только на самых подробных картах. Например, Луукканен упоминает маленький городок Гошкила в устье реки Олонки. Но небольшой поиск в Интернете дает ошеломляющий результат: сегодня в этом городке живут ровно 8 (прописью – восемь) человек. На каких картах его прикажете искать?

Да и с более крупными населенными пунктами не все так просто. Ладно, еще сразу видно, что Виипури – это Выборг, а Петроской – Петрозаводск. Но вот угадать за Кархумяки Медвежьегорск уже гораздо труднее. А что, если населенный пункт переименовывался не один, а несколько раз? Скажем, неоднократно упомянутый в книге городок Рёмпётти. Вот маленькая справка:

«Административно Рёмпётти стал относиться к Роккольскому сельсовету Выборгского района Карело-Финской ССР, но после второй войны в ноябре 1944 года Выборгский район включили в состав Ленинградской области. В начале 1948 года поселку придумали новое имя – «Лесная Дача». В том же году название еще раз изменили и селение стало называться «дер. Ключевая». Полустанок Рёмпётти сперва также получил название «Лесная Дача», но вскоре был переименован в Тихоново: «В память

полкового комиссара Тихонова, погибшего в рядах народного ополчения в боях за Ленинград». Позднее он еще раз сменил свое название на «Прибылово». Вероятно, это было сделано в связи с упразднением Виллальского сельсовета, дважды переименованного колхозниками колхоза «Победитель» сначала в Прибойский, потом в Прибыловский сельсовет. Обоснование являлось традиционным: «В память лейтенанта Прибылова А. А., погибшего на территории Виллальского сельсовета».

Как говорится, разбирайся, кому не лень.

Звания в финских ВВС

Небольшое, но, полагаю, полезное справочное дополнение.

Sotamies	Рядовой
Korporaali	Капрал
Alikersantti	Младший сержант
Kersantti	Сержант
Ylikersantti	Старший сержант
Vääppeli	Фельдфебель
Lentomestari	Мастер-летчик
Vänrikki	Фенрих
Aliluutnanti	Младший лейтенант
Luutnanti	Лейтенант
Kapteeni	Капитан
Majuri	Майор
Everstiluutnanti	Подполковник
Eversti	Полковник

Предисловие автора

Один финский писатель сравнил человеческие дела с камнями, бросаемыми в воду. Взлетает масса брызг, в стороны расходятся волны, но как только камень скроется под водой, ее поверхность тут же успокаивается. Время подобно воде. Дела человеческие поднимают брызги и волны, но в конце концов и человек, и его дела забываются.

23 долгих года прошли с роковой даты 13 марта 1940 года, когда завершилась так называемая Зимняя война. Это были тяжелые дни, когда мы, летчики-истребители, сражались против многократно превосходящего нас противника. Однако прошла четверть века, и события тех дней потускнели в памяти участников, которым повезло остаться в живых. Чтобы сохранить часть воспоминаний, прежде чем они окончательно канут в Лету, я написал о войне одного человека, моей личной войне! Это отчет о действиях истребительных подразделений, в которых я служил, но я уверен, что мой опыт был совершенно типичным для многих финских летчиков, которые сражались с Советским Союзом на протяжении двух войн. И я предлагаю этот отчет как дань памяти всем тем, кто сражался за свое отечество, а не только летчикам-истребителям. Мы должны помнить экипажи бомбардировщиков и разведчиков, транспортных машин, но особенно – механиков, оружейников и техников, которых хвалят очень редко. А ведь без их усилий ни один из нас просто не поднялся бы в воздух.

Имена и даты, приведенные в этой книге, совершенно точны. В большинстве случаев я использовал прозвища и позывные пилотов, а не их имена, которые мы вспоминали крайне редко.

Когда я писал книгу о двух войнах Финляндии, я предполагал описать жестокие воздушные бои лета 1944 года. Я собирался сделать их кульминационным пунктом всей книги, но когда я добрался до этой части, то, к своему изумлению, обнаружил, что они производят на меня гораздо меньшее впечатление, чем первые бои Зимней войны, в которой наш крошечный народ сражался в одиночку. Памятное лето было не более чем завершением жестокой борьбы, мы сражались за выживание. Никто не просил пощады и не давал ее. Каждый новый бой был всего лишь еще одним боем. Он не вызывал таких глубоких эмоций, которые мы испытывали во время войны 1939-1940 годов.

Пережив обе войны, я слишком хорошо знаю о тех колоссальных жертвах, которые принесли солдаты, охотно отдавшие жизни, чтобы защитить свою страну. Может, эта книга

поможет оживить их в нашей памяти.

Рождение истребителя

Стоял август 1932 года, прекрасная солнечная пора, долгие безоблачные дни, идеально подходящие для полетов. Однако он сменился сентябрем, и мы почувствовали первое дыхание осени. Именно тогда я на подгибающихся ногах забрался в кабину Кодрона С-60, биплана первичной подготовки пилотов. Как и все остальные, я с нетерпением ждал и в то же самое время побаивался великого события в жизни каждого летчика – первого самостоятельного полета. Я ощупал привязные ремни сиденья, машинально пробежался по многочисленным тумблерам, проверил и перепроверил все органы управления и приборы. Древний ротативный двигатель «Клерже 9 В» зачихал, и весь самолет затрясся, словно миксер для коктейля. Механики отпрянули прочь, унеся колодки из-под колес, я осторожно добавил газ, и самолет медленно покатил по бетонной площадке к краю летного поля. Развернувшись против ветра, я еще раз осмотрелся, чтобы убедиться, что все в порядке, и с сердцем, стучащим громче мотора, дал полный газ. Раскачиваясь и подпрыгивая, самолет покатил по неровно подстриженной траве. Забор на границе аэродрома помчался навстречу мне, и руки сами потянули ручку управления на себя. Затем – чудо из чудес! – тряска исчезла, и я оказался в воздухе. Один!

Я медленно поднялся на высоту около 300 метров, и напряжение постепенно ослабло, ко мне вернулась уверенность, и я смог оторвать глаза от приборов. Я действительно был совершенно один в бескрайнем голубом небе, ревущий мотор и мерцающий пропеллер уносили меня вверх, к растрепанным белым облакам, похожим на клочки ваты. Я наслаждался этими новыми и восхитительными ощущениями. Дома, озера, редкие ветряные мельницы и железнодорожная станция плыли внизу, похожие на игрушки и совершенно нереальные. Я полностью оторвался от земли, освободился от прошлого и будущего. Вчерашний день был забыт, а о завтрашнем я даже не думал. Мой восторг был просто неописуем. Я стал частью этой хрупкой, вибрирующей машины.

Воздушная струя от винта трепала длинный вымпел, привязанный к рулю. Этот вымпел предупреждал остальных, что я не более чем зеленый птенец, нечто вроде предупредительного знака на дороге. С новоприобретенной уверенностью я сделал то, что в тот день счел просто идеальным заходом и посадкой. Я стал летчиком! На моей гимнастерке еще не красовались крылышки, но, тем не менее, я стал пилотом! Я быстро взлетел снова, чтобы

сделать второй круг над аэродромом, на этот раз гораздо более самоуверенно. Пять раз я взлетал, делал круг и садился. После этого я зарулил на своем «кодроне» на площадку перед ангаром и выключил мотор. Я просто не мог скрыть свой восторг.

Трудно поверить, но прошли всего несколько недель с тех пор, как кадеты покинули военную школу в Мунккиниеми возле Хельсинки и после недолгого отдыха прибыли в лагерь возле известной бухты Пяяскюлахти и Главную летную школу Каухава. Там я попал в руки опытного инструктора майора Ниило Юсу. Но теперь, как это уже стало традицией у кадетов, я отпраздновал первый одиночный полет в комнате отдыха. Моей обязанностью было подать всем огромное количество горячего кофе и, что гораздо важнее, бутылку виски.

Пролетели шесть месяцев, шесть месяцев, до предела заполненных непрерывными занятиями в классах и мастерских, занятиями по метеорологии, аэродинамике, конструкции самолета, моторов, вооружения, уроки тактики и радиосвязи и многое другое. И ведь каждый из преподавателей старался найти свободный уголок в наших головах! У нас также были 60 часов полетов в строю, учения по штурманскому делу, высший пилотаж, стрельба и учебные бои. В основном мы летали на самолетах Летов «Смолик», хотя 11 часов пришлось провести в воздухе на совершенно ископаемом истребителе Мартинсайд F.4 «Буззард». Оснащенный 300-сильным мотором «Испано-Сюиза», этот самолет был реликтом прошедшей мировой войны. Несколько самолетов этого типа были куплены финским правительством в 1923-1924 годах у компании по утилизации самолетов.

Наконец весной 1933 года наши тренировки были завершены, и в начале мая мы вернулись в Мунккиниеми, чтобы проверить подготовку. После этого оставалось лишь с тревогой ожидать выпускного парада. Это событие состоялось 16 мая ровно в полдень. Наша безукоризненно чистая и отглаженная парадная форма сияла на солнце, когда мы гордо маршировали к президентскому дворцу в Хельсинки, чтобы получить крылышки пилотов, погоны и приказ о назначении.

Вместе с несколькими другими свежеиспеченными фенрихами (Vänrikki) я был направлен в 1-ю отдельную морскую эскадрилью в Виипури, главный город на Карельском перешейке. После двух недель отдыха, которые я провел в основном на берегу Ладожского озера, я прибыл в свою часть. Летом я прошел курс подготовки к полетам на гидросамолетах на острове Туркинсаари, в 30 минутах на катере от Виипури. Но мне тихоходные и неуклюжие гидросамолеты Ганза-Бранденбург A.22

совершенно не понравились. Я уже привык к мгновенному отклику одноместного истребителя на малейшее движение ручки. 11 часов полетов на «Буззарде» только разожгли мои аппетиты. Поэтому полеты на гидросамолетах волновали меня ничуть не больше, чем поездка на автомобиле. Тем не менее, нравилось мне это или нет, но прошли целых 2 года, прежде чем я снова оказался в кабине истребителя, два года постоянных тренировок в воздухе и на земле. Физическая готовность считалась ничуть не менее важной, чем отвага в воздухе, и мне пришлось пройти два довольно жестких курса физподготовки. Я даже принял участие в лыжных гонках на первенство армии в Салпауселка, Валкъярви, Каяани и Хямеенлинна.

Я уже почти отчаялся стать летчиком-истребителем, о чем всегда мечтал, как в 1935 году Верховное командование осенили новые мысли, и оно принялось реформировать ВВС. Одним из самых важных шагов стало создание HLeLv 26, или 26-й истребительной эскадрильи (Hävittäjälentolaivue) в Суур-Мерийоки недалеко от Виипури. Это подразделение вместе с наземными структурами составляло Lentoasema 5, или 5-ю авиабазу. К счастью, я сумел добиться того, что меня направили на курсы подготовки летчиков-истребителей, которые я успешно закончил, после чего 21 марта меня произвели в лейтенанты, и я был направлен в HLeLv 26. Эскадрилья только что получила новейшие самолеты Бристоль «Бульдог IVA» – цельнометаллический истребитель-биплан. В мае 1934 года 17 таких самолетов были заказаны в Англии, причем это были последние самолеты данного типа, построенные этой фирмой. Мне пришлось летать на этих прекрасных машинах день и ночь, зимой и летом, в хорошую погоду и в туман, почти 4 года.

Мы постоянно учились до тех пор, пока не узнали все мельчайшие детали поведения и капризы нашего крошечного Бристоль «Бульдога», чье имя отражало его восхитительно упрямый нрав. Мирные годы текли спокойно, не омрачаемые зловещими тенями будущих событий. Большое авиационное шоу, которое мы устроили в Суур-Мерийоки, запомнилось надолго. Самой большой трагедией стало столкновение 2 Юнкерсов W.34, которые погибли вместе с экипажами, но это событие, казавшееся тогда просто ужасным, вскоре забылось как совершенно незначительное. Наша эскадрилья участвовала в зимних маневрах 1937 года в Сортавала. Они проходили в ужасные морозы и больше всего запомнились благодаря приятным вечерам, проведенным в офицерском клубе, устроенном в очаровательном каменном замке, построенном для русского царя. Летом наша эскадрилья действовала с аэродрома Кякисалми рядом с

Ладожским озером.

Летом 1938 года Lentoasema 5 (аэропорт) был переименован в Lentorykmentti 1 (авиационный полк), к нему перешли аэродромы Сортавала и Туркинсаари. Растущая напряженность в Европе настоятельно требовала модернизации наших ВВС, заказы на новые самолеты были размещены в Англии и Голландии. Хотя в правительственных кругах уже возникли опасения, что Финляндия будет вовлечена в военный конфликт, нашу жизнь такие соображения не омрачали. В течение года я служил адъютантом у властного и требовательного, но очень умелого полкового командира полковника Юрьо Оппаса. Несмотря на многочисленные сложные обязанности, которые мне приходилось исполнять в полковом штабе, я находил время для полетов в составе HLeLv 26 и даже сумел поучаствовать в очень любопытных дальних перелетах.

Так начался роковой 1939 год, первые 6 месяцев которого я провел в военном училище в Хельсинки, обучаясь на офицера. Весной эскадрилья HLeLv 24, базировавшаяся в Утти, получила новую технику, а именно одноместный истребитель Фоккер D. XXI, оснащенный мотором воздушного охлаждения Бристоль «Меркюри VIII» мощностью 830 л. с. D. XXI сохранил традиционную для «фоккера» смешанную конструкцию с обтянутым полотном фюзеляжем, и он не имел убирающихся шасси, как «Спитфайр», «Харрикейн» и Ме-109. Это был совершенно старомодный прочный моноплан довольно простой конструкции, который вполне отвечал нашим потребностям, но при этом был все-таки шагом вперед по сравнению с устаревшим бипланом Бристоль «Бульдог».

После завершения курса я обратился с рапортом, и его удовлетворили, направив меня в HLeLv 24 командиром звена. Я немедленно подключился к увлекательному процессу оценки и приемки нового истребителя, так как нужно было уточнить его характеристики и оценить боевые качества. Большинство учебных и испытательных полетов на D. XXI проводились на полигоне Кякисалми, и мы скоро обнаружили, что маленький голландский истребитель является отличным самолетом. В общем, он в воздухе вел себя прилично, хотя иногда взбрыкивал, демонстрируя темперамент. Он мог на большой скорости совершенно неожиданно сорваться в штопор, который мог стать крайне опасным. Однако самым опасным моментом была посадка, так как D. XXI требовал большого угла атаки, в результате чего хвостовое оперение оказывалось в аэродинамической тени, и управление становилось затрудненным. Если при посадке слишком падала скорость, D.

XXI не прощал этого, и пилоту оставалось надеяться только на свою удачу. Во время учебы мы потеряли несколько «фоккеров», но постепенно научились справляться с его недостатками, и он превратился в достаточно приятный самолет. Зато, как мы вскоре убедились, он имел несомненное преимущество – мог выдержать большое число попаданий.

В августе в Карелии были проведены крупные маневры, и мы получили возможность проверить, как будет действовать D. XXI в условиях, максимально приближенных к боевым. Мы действовали с аэродрома Перкъярви и находились в воздухе почти круглосуточно, так как в середине лета в Финляндии даже ночью полностью не темнеет. Каждый день разыгрывались учебные воздушные бои, результат фиксировался фотопулеметами, и «фоккер» победоносно прошел через все испытания. Учения закончились грандиозным воздушным парадом, самым большим за все время существования Финляндии. В нем участвовали буквально все самолеты, которые имели наши ВВС.

Отношения между Финляндией и Россией быстро ухудшались, Советский Союз даже не пытался скрыть свои территориальные претензии, что очень нас беспокоило. Но в кабине своего Фоккера D. XXI я чувствовал себя как дома и был уверен, что мы сделаем все возможное в любых обстоятельствах. Вот так, с легким сердцем, хотя в Европе уже бушевала война, я ушел в летний отпуск и снова отправился на берега Ладожского озера.

Шторм начинается

Едва прошла неделя после начала моего отпуска, как 6 октября 1939 года прилетела телеграмма: «Все отпуска отменяются. Немедленно прибыть в свою часть!» Я быстро собрался и уже через час сидел в поезде, направляющемся в Утти, где находилась моя эскадрилья. Всю дорогу я гадал, что же случилось. Рано утром на следующий день я прибыл на базу, и тогда выяснилось, что в результате постоянных претензий Советского Союза на финскую территорию, имевшую стратегическую важность, и требований разместить на нашей земле военные базы мы начали мобилизацию. Наша эскадрилья получила приказ немедленно перебазироваться на базу в Иммола, которая находилась рядом с важнейшей электростанцией Иматра, и быть в полной боевой готовности.

Следующие несколько дней пролетели как один миг, хотя мы постоянно дежурили с рассвета и чуть ли не до полуночи. Моторы «Меркюри» наших «фоккеров» были опробованы и отрегулированы до полной исправности, пулеметы проверялись и перепроверялись, пулеметные ленты были загружены. Мы также перепроверили парашюты и погрузили все имущество и личные вещи на грузовики, которые ушли в Иммолу. Наконец утром 11 октября HLeLv 24 вылетела из Утти на новую базу.

В то время эскадрильей командовал капитан Г. Э. Магнуссон, она состояла из 4 звеньев, причем я командовал третьим. Мое звено имело 8 истребителей D. XXI, которые пилотировали 3 офицера и 5 рядовых, также я имел около 30 механиков, техников, радистов и оружейников. После нашего прибытия в Иммолу с рассвета и до заката мы либо находились в воздухе, либо дежурили рядом с самолетами. Молодые и менее опытные пилоты получили дополнительную подготовку патрулирования в воздухе, в стрельбе по воздушным и наземным целям. Однако во время тренировок произошел несчастный случай – молодой пилот, который только что присоединился к нам, сержант А. Яловаара, на малой высоте потерял управление истребителем и разбился в лесу.

Были построены рассредоточенные укрытия, чтобы по возможности сохранить наши самолеты от повреждения осколками. В этих работах участвовали все мы, и нам немало помогал чудесный голос молодого механика Суло Сааритса, который пел народные финские песни. Когда мы не находились в воздухе, то дежурства проводили в «дежурной палатке», где играл граммофон, крутивший одни и те же пластинки до самой ночи.

Когда погода портилась и наши истребители оставались на земле, мы занимались физической подготовкой, стреляли из револьверов, обсуждали проблемы тактики, но каждый вечер в столовой разговор неизменно скатывался на обсуждение будущей войны.

Будущее Финляндии, а возможно и всей Европы, выглядело мрачно. 9, 13 и 19 октября русские совершили разведывательные полеты над территорией Финляндии, такие предзнаменования нельзя было игнорировать. Судя по всему, нам вскоре предстояло смотреть на русских через перекрестия прицелов. Я спрашивал себя снова и снова, наверное, как любой другой пилот: готов ли я к воздушным боям? Я должен быть готов! Я был военным летчиком уже почти 7 лет и набрал несколько тысяч часов полетов в любых условиях. Если я не готов открыть огонь из своих пулеметов сейчас, я никогда не буду готов! Но оказавшись в кабине своего D. XXI, почувствовав знакомую и успокаивающую гамму запахов, неповторимую смесь высокооктанового бензина, машинного масла, авиалака, понимаешь, что все твои сомнения в один миг улетают прочь. Я ощущал лишь нетерпение, жажду деятельности в этот вынужденный период ожиданий. Если война неизбежна, так пусть она начнется поскорее!

Жизнь эскадрильи не переменилась, дни проходили в патрулировании и учебных полетах, или мы играли в карты в «дежурной палатке». По вечерам мы собирались вокруг радио в столовой, наслаждаясь очередной передачей радиопьесы по роману Дюма «Граф Монте-Кристо». Однако передачи мощных русских радиостанций постоянно перебивали их. В ноябре на нас со всей яростью обрушилась зима. С севера дул холодный, сырой ветер, лужи подернулись льдом, с неба полетели первые хлопья снега. В результате нам пришлось срочно отправиться в Виипури, чтобы приобрести по паре теплых меховых ботинок, которые стали моими неразлучными друзьями в ближайшие месяцы.

Последний день ноября 1939 года пришелся на четверг, это была 444-я годовщина исторической битвы у форта Виипури. День был холодным и облачным, тучи шли на высоте чуть более 500 метров. В 06.00, когда ночь еще была непроглядной, словно чернила, мы собрались вокруг истребителей, которые были назначены в сегодняшний патруль. Ледяной северный ветер тряс ветви деревьев, и снежные хлопья лениво плыли над землей, пока мы осматривали наши «фоккеры». Механики раскручивали стартеры, и моторы, один за другим, начинали реветь, расколов вдребезги предрассветную тишину. Мы добавляли обороты, проверяли управление и приборы, пулеметы и боезапас. После того как предполетная проверка завершилась, над Иммолой снова

повисла тишина. Время тянулось медленно, словно патока, и только механики копошились, что-то поправляя в последнюю минуту. Мы вернулись в «дежурную палатку» и уселись вокруг печки, дожидаясь, пока небо посветлеет, ведь в мрачном сером пологе над аэродромом уже появились небольшие разрывы. Температура поднялась до плюс трех градусов, и в 09.00 командиры звеньев собрались на командном пункте эскадрильи для обычного инструктажа.

Совершенно неожиданно атмосфера быстро накалилась, и капитан Магнуссон приказал нам ждать. В воздухе носилось нечто, и через 10 минут все разговоры стихли. В 09.20 командир полка полковник Рику Лоренц, «отец» финской истребительной авиации, прибежал на командный пункт, выстрелил из револьвера в воздух и объявил: «Сегодня утром в 06.16 русские войска перешли нашу границу! Только что получено сообщение, что множество вражеских самолетов направляется в сторону Виипури!» Капитан Магнуссон немедленно приказал дежурному звену – это было мое звено – попытаться перехватить русских над Виипури.

Я схватил шлем и вылетел в дверь раньше, чем он закончил говорить, и помчался к самолетам. Механики, догадавшись, что что-то произошло, уже крутили стартеры. Выкрикнув приказ остальным пилотам, я прыгнул на крыло моего «фоккера», влетел в кабину, и через 5 минут после драматического появления полковника Лоренца с револьвером в руке мы уже построились над озером Иммола и направились к Виипури. Я осмотрелся, чтобы убедиться, что все пилоты заняли свое место в строю. Лишь теперь я окончательно понял, что нам предстоит первый воздушный бой новой войны.

Успеем ли мы добраться до Виипури вовремя, чтобы перехватить налетчиков? Мы летели чуть ниже облачного слоя на высоте около 500 метров со скоростью 300 км/ч. Я прикинул, что мы будем на месте через 20 минут, но за эти 20 минут русские самолеты успеют сбросить свои бомбы и повернуть домой. В 09.45 внизу справа показался знакомый старый город, и сразу выяснилось, что мои опасения были оправданными. Я увидел несколько пожаров, пылавших среди деревянных складов у железнодорожной станции Мааскола. Мы опоздали! Русские уже отбомбились и улетели. Мы повернули на юг, и я заметил 2 бомбардировщиков, мелькавших среди туч вдали, уже над Уураа.

Мы пробили слой облаков и выскочили на солнце на высоте 1500 метров, но там не было никаких врагов. Судя по всему, наш противник умело использовал облака, чтобы спрятаться и удрать. В течение часа мы патрулировали южнее Виипури и Куолемаярви,

но больше не заметили никаких самолетов, кроме наших «Бульдогов». Так как топливо начало подходить к концу, нам не оставалось ничего иного, как направиться домой. Мы были разочарованы тем, что не удалось подраться с Иванами.

На обратном пути нам пришлось пробить густые снежные тучи, которые возле Иммолы стали особенно плотными. Началась метель, и мы были вынуждены лететь буквально над самыми вершинами деревьев, где видимость была не более километра. Когда мы приземлились, нас огорчили еще больше, сообщив, что русские бомбили Виипури в 09.42 – всего за 3 минуты до нашего появления! Метель усилилась, поэтому дальнейшие полеты стали невозможны, и наш первый военный день плавно перешел в холодную ночь, избавив нас от необходимости дежурить.

После обеда в столовой большинство из нас предалось мрачным размышлениям, пытаясь понять, что будет с нашей маленькой страной, которая оказалась в отчаянном положении. Будущее не сулило ничего хорошего, так как нам противостоял враг в пятьдесят раз сильнее, но нам нельзя было падать духом. Правда была на нашей стороне, но хорошо было бы, если бы у нас оказалось еще несколько эскадрилий, чтобы защищать эту правду! Первый день того, что потом назвали «Зимней войной», принес нам только разочарования, но, может быть, завтра мы покажем Иванам, на что мы способны.

На следующее утро я поднялся в 05.30, надел свои меховые ботинки и, не ожидая завтрака, пошел на темный аэродром к укрытиям самолетов моего звена. «Фоккеры» были укрыты белыми маскировочными сетями, и я с помощью своих механиков стащил их. Мой D. XXI, который имел финский серийный номер FR-104, мог сегодня попасть в хорошую переделку, поэтому я особенно тщательно проверил самолет, специальное внимание уделил пулеметам и патронным лентам. Я покачал руль педалями, подергал ручку управления, следя за элеронами, и сделал знак механикам. Стартер фыркнул, мотор «Меркурий» зачихал, я двинул сектор газа, и он взревел успокаивающим густым басом. Затем я проверил все приборы и, полностью удовлетворенный, сбросил газ.

Начался период ожидания, так знакомый летчикам-истребителям всех стран. Постепенно темнота уступила место мутному серому цвету, затем небо на востоке окрасилось в желто-розовые тона. Телефон в «дежурке» резко зазвонил. Нам приказали держать патруль из пары истребителей над Вуоксенлаксо. Я решил лично повести вторую патрульную пару, взяв в качестве ведомого Вика Пытсия, надежного и опытного

летчика. Мы сменили первую пару над Иматра. Наши предшественники не видели и следа противника, проведя в воздухе 90 минут. Облачность была довольно плотной, ее нижняя граница находилась на высоте 400 метров. Мы начали патрулировать на высоте 300 метров, летая по треугольнику между Иматра, Энсо и Яакси.

Пролетая над Энсо во второй раз, мы заметили 2 бомбардировщиков. Они летели на северо-восток на высоте около 950 метров на 2 часа от нас. Я сделал Вику знак атаковать и резко двинул сектор газа. Мотор взревел, и я попытался зайти в хвост ближайшему бомбардировщику. Наши предполагаемые жертвы, изящные двухмоторные монопланы, похоже, заметили наше приближение, так как резко повернули на юго-восток. Но это была серьезная ошибка, которая лишь помогла нам, так как теперь расстояние сокращалось очень быстро.

Вскоре ближайший бомбардировщик появился у меня на прицеле. 400 метров, 300 метров, 200 метров, 100 метров… Никогда еще мои ноги не стояли так прочно на педалях рулей, а ладони не сжимали ручку управления так крепко. Мои глаза буквально прилипли к прицелу. Я нажал гашетку и увидел, как моя очередь по дуге полетела к бомбардировщику. Одновременно яркие оранжевые вспышки замигали на моем лобовом стекле. Русский стрелок открыл по мне бешеный огонь! Теперь мишень полностью заполнила прицел, и я был вынужден круто отвернуть вправо, чтобы избежать столкновения. Описав круг, я выровнял истребитель и снова взял бомбардировщик на прицел. Хвостовой стрелок русских не унимался, его трассы мелькали вокруг моего самолета, но, как ни странно, я не чувствовал страха, только возбуждение.

Наша высота к этому времени упала до 150 метров, и внезапно несколько крупных объектов отделились от бомбардировщика. Пилот решил избавиться от бомб, чтобы облегчить самолет, их взрывы встряхнули мой «фоккер», и он закрутился, как листок бумаги на ветру. Мне снова пришлось заходить в хвост бомбардировщику. Чуть добавить газ, и он точно у меня на прицеле. Теперь я просто не могу промахнуться! Я нажал гашетку, но когда мои очереди ударили по хвостовой части фюзеляжа, пилот бомбардировщика неожиданно выпустил шасси, которые сработали как воздушные тормоза. Скорость бомбардировщика сразу упала, и я был вынужден дернуть нос «фоккера» вверх, чтобы не врезаться в русского. Этот пилот отлично знал свое дело. Однако я не собирался второй раз попадаться на ту же уловку, поэтому я еще раз повернул, чтобы выйти в атаку, но уравнял скорость своего истребителя со

скоростью бомбардировщика. Я выпустил длинную очередь по его правому мотору с дистанции не более 50 метров, и из-под капота повалил грязно-серый дым. Пропеллер почти сразу остановился, бомбардировщик клюнул носом, кое-как проскочил над деревьями и шлепнулся на небольшую лужайку.

Я с трудом верил собственным глазам. Моя первая победа! Во время боя я действовал чисто инстинктивно, совершенно не думая о тактике и углах упреждения. Можно даже сказать, что во время боя мой мозг просто отключился, все действия были совершенно автоматическими. А затем мне в голову пришла ужасная мысль. Действительно ли я сбил русский бомбардировщик? Я ведь не пытался установить принадлежность самолета или его тип. Я лишь предположил, что он вражеский! Я описал круг на малой высоте над своей жертвой и, к огромному своему облегчению, увидел, что это был Туполев СБ-2 с огромными красными звездами на крыльях. Три члена экипажа как раз выбрались из самолета, когда я пролетал над ним. Они замахали белыми тряпками, очевидно, опасаясь, что я расстреляю их, выпустив все оставшиеся патроны.

До этого момента я как-то не осознавал, что на борту самолета находились люди, которые теперь стояли на чахлом картофельном поле какого-то бедного фермера. Их самолет валялся рядом, разломившийся надвое. Весь воздушный бой казался мне каким-то далеким и обезличенным. Ты не слышишь криков боли, не видишь искаженные лица умирающих, ни крови, ни агонии, ни изуродованных тел. Вид сбитого самолета вызывает лишь радость. Его экипаж далек от тебя, и жалость к ним не закрадывается в голову победителя. Внезапно мне в голову пришла совершенно детская мысль. А может, мне сесть рядом и взять русских в плен? Я даже сбросил газ и начал было заходить на посадку, когда сообразил, насколько идиотски все это. Пришлось снова прибавить газ.

В горячке боя мне было некогда следить за своим местом, и теперь я довольно смутно представлял, где находится Иммола. Затем я заметил железную дорогу и небольшую станцию примерно в 5 километрах от себя. Снизившись над станцией, я сумел прочитать знакомое название «Кольёла». Несколько человек на платформе уставились на меня, и я сделал несколько кругов над станцией, чтобы указать направление на сбитый русский самолет. Не зная, поняли они мои сигналы или нет, я повернул на север в сторону Иммолы, желая как можно скорее ощутить под ногами твердую землю и поделиться впечатлениями с друзьями. В общем, мой первый бой так и остался самым ярким впечатлением за всю мою жизнь. Позднее были более жаркие и

упорные бои, но они не оставили столь долгих и красочных воспоминаний, как этот.

Все еще переживая происшедшее, я оказался над озером Иммола и начал готовиться к посадке. Однако от возбуждения я забыл сбросить скорость, и мне пришлось, как новичку, делать второй заход. Мой «фоккер» запрыгал по земле, направляясь к стоянке моего звена, где механики хлопотали вокруг машин. Наконец я выключил зажигание и напрасно попытался скрыть свою радость. Я вылез из кабины с притворно безразличной физиономией, но напрасно, пилоты и механики схватили меня и начали подбрасывать в воздух. Кто сможет сохранить достоинство, когда его подбросят? Они были так же возбуждены, как и я. В конце концов, ведь произошло историческое событие. Это была первая победа финского летчика в воздушном бою. Вик сделал два захода на второй бомбардировщик и обстрелял его, но без видимого результата. Противник улизнул от него, нырнув в облако.

В столовой я с жадностью набросился на ожидавший меня завтрак, пока механики заправляли и перевооружали мой «фоккер». Едва я откинулся на спинку стула, как над аэродромом взвыла сирена тревоги. Почти одновременно заревело множество мощных авиамоторов, и над нами на малой высоте появились несколько двухмоторных самолетов. Створки их бомболюков открылись… грохот разрывов бомб и треск пулеметных очередей, перемешавшись с ревом моторов, просто оглушали. Но вскоре стало ясно, что русские наводчики были форменными мазилами, большинство бомб упало за пределами аэродрома, повреждены оказались только крыша и окна пустого ангара!

Атака 1˚СБ-2 с бреющего полета застигла нашу систему оповещения врасплох, лишь четвертое звено успело подняться в воздух. Тем не менее, они догнали русских и сумели сбить 4 самолета. Мы даже захватили пленного, его допрос показал, насколько плохо были подготовлены русские летчики, с которыми мы столкнулись. Над краем аэродрома пилот одного СБ-2 приказал бомбардиру сбросить бомбы, но тот не понял приказа. Уверившись, что дела плохи, он поспешил выпрыгнуть с парашютом! К счастью для молодого русского лейтенанта, его парашют открылся мгновенно, несмотря на малую высоту, с которой тот выпрыгнул. Он благополучно приземлился возле наших ангаров, не самое плохое, что могло с ним случиться.

Погода ухудшается

И вот как раз когда мы начали вкладывать душу и сердце в эту новую, волнующую жизнь, ужасная снежная буря остановила все летные операции. Наш аэродром был временно парализован, и мы не могли совершенно ничего сделать. Снежная буря началась 2 декабря и продолжалась несколько дней, наши самолеты оказались прикованы к земле. Это дало нам возможность попытаться отыскать обломки наших первых жертв, чтобы осмотреть их оборонительное вооружение, броневую защиту, топливные баки и таким образом выявить уязвимые места, чтобы использовать в будущих боях. Несколько человек добрались до Кольёлы, что оказалось не слишком сложно, чтобы изучить сбитый мной СБ-2. Мы выяснили, что это была совершенно новая машина, шильдик завода в кабине позволил сделать вывод, что самолет был построен уже в этом году.

В фюзеляже самолета дырок оказалось больше, чем в дуршлаге. Мы насчитали 187 пробоин! Сначала мы решили, что это слишком много для одного бомбардировщика, но тщательный осмотр обломков показал, что фюзеляж был достаточно хорошо забронирован. Однако топливные баки в крыльях рядом с моторами были совершенно не защищены, и если бы я знал это, то стрелял бы именно по бакам. Я не сомневался, что в этом случае сбил бы бомбардировщик, израсходовав гораздо меньше патронов. Мы много узнали во время этой экспедиции и теперь хорошо знали ахиллесову пяту СБ-2.

Вернувшись в Кольёлу, мы, к счастью, встретили станционного смотрителя, который рассказал нам, что происходило после того, как я сбил бомбардировщик, а также о судьбе русского экипажа. Он состоял из майора и двух младших лейтенантов, которые быстро вытащили свои пистолеты, когда появились финские крестьяне, чтобы взять их в плен. Начался бой, в котором погибли двое русских. Третий член экипажа сам пустил себе пулю в голову. Я задумался, а что же могло произойти, если бы я поддался детскому желанию сесть рядом с бомбардировщиком и взять русских в плен!

Большинство разговоров в столовой крутилось вокруг нескольких боев, в которых мы участвовали до того, как началась буря, которая временно приостановила воздушную войну. Мы сравнивали наш опыт и вырабатывали тактику, которую следует испытать, когда возобновятся полеты. Мы теперь лучше представляли, с чем нам придется столкнуться, потому что умные

люди сообщили, что русские сосредоточили против Финляндии около 800 бомбардировщиков. Чтобы противостоять этой армаде, мы могли собрать едва сотню исправных самолетов различных типов. В это число входили такие древности, как «Рипон» и «Бульдог», которые, с учетом их характеристик, были практически бесполезны. Туманные, унылые, снежные дни тянулись монотонной чередой, единственным утешением было то, что эта погода в равной степени мешала и полетам русских. По радиосообщениям и газетным статьям мы внимательно следили за героическим сопротивлением финской армии огромным силам русских. Она медленно отступала, но не более чем на один шаг. Из-за погоды мы были бессильны помочь своей стране.

18 декабря снег наконец перестал падать, и установились морозы. Низко в небе висели набрякшие снегом плотные тучи, а на земле лежал такой толстый снежный ковер, что нам пришлось сменить на самолетах колеса на лыжи. Незадолго до 11.00 береговая батарея в Сааренпяя возле крепости Койвисто сообщила, что в небе болтается русский самолет, который корректирует огонь кораблей. Мое звено было немедленно отправлено с приказом перехватить и уничтожить этот самолет, поэтому мы с Иллу Ютилайненом вылетели на задание.

Так как тучи шли очень низко, мы были вынуждены лететь на высоте около 100 метров, уже через 30 минут показался залив, и мы оказались над Сааренпяя. И никаких следов самолета-корректировщика. Мы тщательно осмотрели район, однако наш противник, вероятно, ускользнул в тучи. Мы летели над восточной частью острова, когда внезапно под брюхом моего «фоккера» прогремел взрыв. Я невольно вскрикнул, так как самолет едва не свалился на крыло, но тут же выпрямился! Иллу как ни в чем не бывало летел рядом. Я резко повернулся и посмотрел назад. Длинная тонкая струя топлива тащилась за моим «фоккером». Мой топливный бак был пробит огнем с земли.

Приказав Иллу продолжать поиски русских самолетов, я повернул назад, надеясь успеть долететь до аэродрома, прежде чем кончится топливо. К счастью, опасности пожара не было. Мне предстояло пролететь около 90 километров на малой высоте над местностью, совершенно не подходящей для вынужденной посадки. Вдобавок я понятия не имел, насколько быстро пустеет мой топливный бак. Я знал только, что мой D. XXI имеет неубирающееся шасси, а потому не самый подходящий самолет для вынужденной посадки, особенно в лесистой местности. Лишь немногие пилоты, совершившие подобную попытку, могли потом об этом рассказать.

Я летел по прямой с максимальной крейсерской скоростью,

пытаясь одновременно и сократить потерю топлива через пробоину, и пролететь как можно больше. Я пролетел над маленькими хуторами Йоханнес, Саймио и Таммисуу, не отрывая взгляда от приборной доски. Я тщательно вслушивался в рокот мотора, дергаясь при каждом изменении тональности, несколько раз мое сердце замирало, когда мне казалось, что мотор встал. Прошли 13 минут, и я пролетел полпути. Я пересек железную дорогу Виипури – Антреа и находился чуть южнее станции Кавантсаари, когда случилось то, чего я боялся. Мотор «Меркюри» задергался, чихнул пару раз, умолк, но потом все-таки заработал. Топливо у меня почти закончилось. Мой «фоккер» медленно шел вниз, и у меня не оставалось иного выбора, кроме как спешно искать подходящее место для вынужденной посадки. К счастью, впереди уже не было леса, но местность все равно не выглядела подходящей. У меня не оставалось другого выхода, приходилось садиться на вспаханное поле, пересеченное дренажными канавами и окаймленное проводами электропередачи.

К этому времени я уже летел на высоте около 150 метров, и возможности найти более удобное место уже не оставалось. Мотор чихнул еще раз и окончательно умолк. Я приближался к полю, полого планируя, но все мои расчеты нарушила телефонная линия, внезапно возникшая прямо передо мной. Я был вынужден резко опустить нос «фоккера», чтобы проскочить под ней. Лыжи ударились о землю со страшным треском, так что у меня все кости забренчали, а привязные ремни больно врезались в плечи. Самолет подскочил, пролетел пару десятков метров, а затем снова с треском рухнул на землю. С помощью руля я отчаянно пытался заставить самолет скользить по прямой, однако он подпрыгивал и вилял на занесенных снегом бороздах и канавах. Он слушался меня ничуть не больше, чем необъезженная лошадь.

Наконец самолет начал понемногу замедлять свои беспорядочные метания по полю. Руль больше не действовал, и нос истребителя уткнулся в глубокую ирригационную канаву. Внезапно воцарилась тишина. Крылья «фоккера» уткнулись в канаву, а хвост задрался в небо. Я висел на привязных ремнях на высоте три метра над землей и боялся пошевелиться, чтобы не нарушить неустойчивое равновесие самолета, который мог опрокинуться на спину и похоронить меня под собой. Едва дыша, я аккуратно расстегнул замки и осторожно выбрался из кабины, после чего спрыгнул на землю.

Немного оправившись, я уселся на парашютную сумку на краю канавы и попытался оценить положение. Рядом со мной стоял «на попа» мой тяжело поврежденный D. XXI. С трудом

верилось, что мой верный друг, который принес первую победу финским ВВС, закончит свою карьеру в столь бесславной позе, сунувшись носом в канаву. И словно мало было унижений, так, судя по всему, роковая пуля, которая послужила причиной всех несчастий, вовсе не была отлита на уральских заводах. Ее почти наверняка выпустили те самые солдаты, от которых я должен был отогнать русский самолет-корректировщик.

Мою «посадку» наверняка видели из ближайших домов, поэтому, пока я сидел и курил, двое мужчин с дробовиками начали осторожно подкрадываться ко мне. Скорее всего, они не заметили синюю свастику на моем самолете и решили, что я русский, вознамерившись взять меня в плен или вообще отправить в ад. Я сообразил, что следовало бы поскорее обозначить свою национальность, пока они не принялись палить из дробовиков, и поспешно крикнул: «Hyvää Päivää!» Это означало: «Добрый день!» Когда они поняли, что мы говорим на одном языке, то опустили свои ружья и подбежали ко мне, чтобы помочь. Я в последний раз взглянул на свой «фоккер». Хотя некоторое время спустя он снова поднялся в воздух, было ясно, что самолету придется задержаться на заводе в Тампере. Винт разлетелся в щепки, левую консоль требовалось заменить, шасси было серьезно повреждено, и один бог знал, какой еще ремонт потребуется. Поэтому я забросил парашют на плечо и вместе с сопровождающими направился к ближайшему дому. Позвонив на базу, чтобы сообщить о своем несчастье, я уселся вместе с хозяевами пить кофе. Мы говорили о войне, пока не прибыл автомобиль, чтобы отвезти меня обратно в Иммола.

Потеря моего D. XXI была серьезным ударом для третьего звена. Мы уже потеряли два D. XXI двух пилотов второго звена, которое действовало из Суур-Мерийоки. Оба были прекрасными пилотами: младший лейтенант Пекка Кокко, который позднее погиб в авиакатастрофе во время Войны-Продолжения, и сержант Лаури Ниссинен, который погиб 17 июля 1944 года, когда падающий самолет врезался в его истребитель, летящий на малой высоте. Теперь, после потери моего самолета, наши силы сократились до 5 самолетов и 6 пилотов.

Утро 20 декабря выдалось безоблачным, оно обещало прекрасную летную погоду. В 09.00 мое звено было отправлено на перехват в район Вуоксенранта – Антила, и 5 уцелевших «фоккеров» взлетели под командованием моего заместителя Тату Хухаманти. У меня просто не хватило духа отобрать у кого-нибудь из летчиков самолет, чтобы участвовать в вылете, поэтому я остался на земле. Я проклинал несчастную финскую пулю,

которая попала мне прямо в бак. Парни приземлились в большом возбуждении. Выяснилось, что как только они прибыли в указанный сектор, то буквально врезались в строй вражеских бомбардировщиков и рассеяли его в яростной схватке. Хотя бой получился жестоким, все пять пилотов благополучно вернулись. Я был восхищен и горд тем, что в этот день они сбили не менее 5 вражеских самолетов.

Когда мы уселись вокруг стола с чашками дымящегося кофе, я был уверен, что мне предстоят несколько приятных минут, пока летчики будут рассказывать о своих приключениях. Однако я отметил, что молодой сержант Пентти Тилли выбрался из кабины с мрачным лицом и сейчас сидел, словно на похоронах. Он не принадлежал к парням, которые теряют голову в бою, поэтому пришлось выяснить причину такого настроения. Выяснилось, что его боевой опыт оказался крайне неприятным.

Он сумел сесть на хвост одному из бомбардировщиков и после недолгой погони всадил в него несколько очередей. Тилли заметил, что несколько самолетов ведут бой выше и левее, но когда он повернул в ту сторону, то ощутил страшный удар по правому крылу, и самолет резко накренился. Пилот просто окаменел от ужаса, когда увидел, что именно случилось. Менее чем в трех метрах от его кабины тело одного из русских летчиков зацепилось за выступающий ствол пулемета! Русский наверняка погиб в то же мгновение, но Тилли показалось, что он продолжает строить ему гримасы. Летчик попытался освободиться от ужасного груза, но истребитель плохо слушался его, так как парашют русского волочился позади крыла. Наконец парашют разлетелся в клочья, и тело отцепилось от ствола пулемета, хотя на полотняной обшивке крыла остался большой разрыв в качестве напоминания о непрошеном пассажире. Тилли сказал нам, что пройдет еще немало дней, прежде чем он сумеет забыть лицо этого мертвого русского.

Следующий день снова выдался ясным и солнечным, хотя температура упала до минус 20 градусов Цельсия. Во время лунной ночи прозвучал сигнал оповещения о воздушном налете, но вражеские самолеты не нашли дороги к нашей базе. Я одолжил «фоккер» у одного из пилотов и повел звено на перехват к Тапалейоки. Мы кружили на высоте около 3000 метров, на подходе к берегу Ладожского озера стал виден большой пожар в Муолаа. Мы полетели на Кякисалми по направлению к Тайпале и вскоре заметили группу из 8 вражеских бомбардировщиков, которые летели на север на высоте около 6000 метров. За моторами каждого самолета тянулся белый инверсионный след. Дав полный газ, мы начали набирать высоту, но когда мы

оказались на 4500 метрах, русские внезапно повернули на обратный курс. Это на мгновение озадачило меня, и я оглянулся, чтобы убедиться, что остальные истребители следуют за мной. Тогда я увидел, что за нами тащатся такие же инверсионные следы.

Это напугало русских, и теперь они старались как можно быстрее добраться до своей территории. Проклиная белые хвосты, мы несколько минут продолжали гнаться за бомбардировщиками, но скорость и высота, на которой они летели, не оставляли нам никакой надежды выйти на дистанцию выстрела. Поэтому мы неохотно повернули назад, так и не выполнив задание. Но, по крайней мере, у нас осталось удовлетворение, что мы отогнали русских, не позволив им сбросить бомбы на наши позиции. На обратном пути, пролетая над берегами Ладожского озера, мы снова встретили несколько наших старых истребителей «Бульдог», которые, похоже, получили то же задание, что и мы. Впрочем, пытаться гнаться за современными русскими бомбардировщиками СБ-2 на этих устаревших бипланах было делом уже совершенно безнадежным.

Уже на подлете к аэродрому я заметил «утренний грузовик», который ожидал нас с завтраками прямо возле полосы, чтобы еда не успела остыть на морозе. В перерывах между вылетами мы постоянно дежурили рядом с самолетами, поэтому горячая еда была редкостью. Нам на летное поле приносили лишь бутерброды и термосы с кофе. Приказа на вылет приходилось ждать часами, и мы слонялись взад и вперед, стараясь сохранить тепло. Ближе к вечеру один из механиков, обладавший особенно тонким слухом, различил вдали гул авиамоторов. Мы все стали прислушиваться, внимательно осматривая небо в том направлении. Шум постепенно становился все громче, и наконец мы различили группу из 9 бомбардировщиков, приближающуюся на высоте около 2000 метров.

Времени дожидаться приказа не осталось, и мы бросились по самолетам. Буквально через минуту мы уже взлетели, но еще находились над самыми вершинами деревьев, когда я увидел падающие бомбы. К счастью, все они легли в озеро Иммола. После этого началась затяжная погоня, которая с самого начала имела мало шансов на успех, так как вражеские бомбардировщики уже мчались назад к своей территории, а наши «фоккеры» имели лишь минимальное преимущество в скорости над пустыми СБ-2. Русские также имели важное преимущество в высоте, и хотя пара истребителей, взлетевших первыми, успела дать несколько очередей, они не произвели никакого эффекта. Однако мой заместитель Тату заметил вражеский

бомбардировщик, который резко снизился, пытаясь удрать, и сумел прикончить русского, одержав свою первую победу. Это означало, что теперь каждый летчик моего звена имел по крайней мере по одному сбитому самолету.

Погода оставалась холодной, но ясной, а долгие ночи были лунными – идеальный вариант для вражеских бомбардировщиков. Оба противника достаточно активно действовали в воздухе, и утром 23 декабря я получил лучший в своей жизни рождественский подарок – новенький «фоккер». Этот самолет имел серийный номер FR-108, и его пригнали из Тампере, где он ремонтировался после аварии. У меня не было времени проверить свою новую лошадку, даже верность прицела. В 09.30 вся эскадрилья получила приказ взлетать, чтобы прикрыть отступление наших войск на фронте в районе Сумма. Мы должны были установить локальное господство в воздухе, поэтому вся эскадрилья из 18 самолетов выстроилась эшелонами над Хейнйоки, причем самая нижняя группа находилась на высоте 2000 метров. Мое звено получило задание действовать «ударной группой».

Тонкий слой туч повис над фронтом на высоте примерно 1500 метров, и нам пришлось спуститься ниже. Я внимательно осматривался, но различить самолеты на фоне темного леса было исключительно трудно. Случайно я заметил машины, движущиеся по дороге, и вспышки артиллерийских выстрелов, но никаких признаков русских самолетов не было. Только в 10.15 слева и ниже появилось некое движение. Это оказался старый русский разведчик Поликарпов Р-5, летевший на север.

Я отдал приказ атаковать, и мы парами обрушились на врага, показав идеальный вариант маневра. Русские ничего не подозревали, и я начал стрелять с дистанции 100 метров. Мои пули вспороли фюзеляж, а когда дистанция сократилась до 50 метров, Р-5 взорвался, словно ручная граната. Горящие обломки пролетели мимо моего «фоккера», пылающий мотор крутился, а пропеллер продолжал беспомощно загребать воздух. Русский самолет упал где-то возле станции Камара. Моя вторая победа!

Мы снова построились, и через 30 минут мой правый ведомый сообщил, что впереди вражеские самолеты. Почти сразу я заметил 3 вражеских бомбардировщика, летящих на север над Муолаанярви. Мы сблизились с этой троицей и пошли в атаку. В мгновение ока на хвосте каждого СБ-2 повис «фоккер», выпускающий короткие очереди в упор. Через две минуты все 3 бомбардировщика вспыхнули и упали. Во время этой стычки мы с Тилли оторвались от остальной группы, но, к счастью, я успел вовремя заметить 10 маленьких монопланов И-16, которые

мчались прямо на нас. Давно известно, что лучшая защита – это нападение. Поэтому мы круто развернулись и пошли прямо навстречу русским. Я дал короткую очередь по ведущему И-16, рванул вверх и прицелился во второй истребитель.

Все четыре пулемета выплюнули струи пуль в русский истребитель, и когда я пролетал мимо, то заметил, что из него вылетел клуб серого дыма. И-16 беспорядочно задергался, словно пилот испытывал трудности с управлением, но у меня не было возможности проследить, что там случилось дальше, так как ко мне самому со всех сторон устремились трассы. Я пошел вверх с разворотом, однако один И-16 приклеился к моему хвосту, посылая короткие очереди. Полупереворотом я вошел в вертикальное пике и выровнялся над самыми вершинами деревьев, с облегчением обнаружив, что сумел оторваться от преследователя. К несчастью, я потерял из виду И-16, который обстрелял, поэтому мог считать победу только «вероятной». Высоко вверху четвертое звено продолжало бой, но через несколько минут эскадрилья снова построилась и полетела назад на базу, чтобы пополнить запасы топлива и боеприпасов. Вскоре мы снова были над линией фронта возле Сумма, но больше в этот день русских мы не видели.

Вечером, когда мы сидели в «дежурной палатке», то с радостью вспоминали пережитое днем. На летном поле механики готовили истребители, проверяли пулеметы и приборы, чтобы «фоккеры» были готовы к вылету на следующее утро. Лично я был вполне удовлетворен новой машиной. Она получила крещение огнем, не пройдя никаких предполетных проверок, и показала себя самым наилучшим образом.

В сочельник мы завтракали бутербродами, стоя вокруг машины, когда получили приказ: «Шквалистый ветер не позволит противнику вести разведку над дорогой между Сумма и Хуумола с 13.00 до 14.00. Все предыдущие приказы отменяются». Позднее, когда наши 6 истребителей крутились над дорогой Сумма – Хуумола, мы не сумели различить внизу никакого движения. Даже линия фронта выглядела непривычно тихой, вражеских самолетов нигде не было, и в 14.20 мы вернулись на базу и начали готовиться праздновать Рождество.

Общими усилиями мы сумели отрыть новое прекрасное убежище, куда перенесли все вещи из «дежурной палатки». Именно там мы и собрались вместе с механиками и техниками, чтобы начать праздновать. Часовых сменили, чтобы и они могли присоединиться к нам, несколько человек заняли их места, патрулируя вокруг самолетов два часа. Я слонялся вокруг

«фоккеров» вместе с Тату, вспоминая прошлое Рождество и сравнивая с этим. Но мы не подозревали, что это был последний праздник Тату. К счастью, никто из нас не знает своей судьбы.

Когда в 21.00 снова появились часовые, мы отправились в офицерскую столовую продолжать. Когда я вошел, мне вручили рождественский подарок в виде приказа: «Третье звено, усиленное самолетами первого, получает название «Истребительная группа L» и завтра на рассвете, то есть 25 декабря, вылетит на аэродром Вяртсиля, откуда будет поддерживать группу генерала Талвела и 4-ю армию в течение двух дней. Главной задачей «Группы L» будет предотвратить нарушение наших тыловых коммуникаций и помешать ударам по базам снабжения. Все бои с превосходящими силами противника строго запрещены. Дальнейшие приказы будут переданы устно».

Поясним, что «Osasto L» – «Группа L» в качестве отдельной истребительной группы получила название по первой букве фамилии командира, L значило «Луукканен».

Два врага – зима и русские

На Рождество 1939 года в 07.00 только что созданная Истребительная группа L собралась для первого предполетного инструктажа. Начиная с полуночи, механики собирали инструменты и запасные части, грузили все это на автомобили, которые должны были последовать за нами в Вяртсиля. Им предстояло проехать около 300 километров по заснеженным дорогам. Перед убытием предстояло позаботиться о десятках разных вещей, и температура минус 20 градусов не облегчала работы. Наши «фоккеры» простояли на воздухе длинную холодную ночь, и нам пришлось долго прогревать моторы, прежде чем они ожили. Однако ровно в 09.00 все 8 «Меркюри» ровно загудели, поднимая вихри свежевыпавшего снежка. После короткого разбега мы взлетели парами, выстроились над аэродромом, после чего повернули на Вяртсиля.

Боковое окно кабины не закрывалось из-за ледяной корки, образовавшейся внутри кокпита, поэтому нам пришлось страдать от уколов ледяного ветра, пока мороз наконец не ослабел. Лишь тогда мы смогли насладиться солнечной погодой и обманчиво мирным рождественским пейзажем. Наш курс пролегал недалеко от Сортавала, моего родного города, и я повел группу на малой высоте, чтобы поприветствовать земляков. Однако когда мы пролетели Сортавала, погода начала ухудшаться, и вскоре нам пришлось пробиваться сквозь разбушевавшуюся метель, держась на малой высоте. К счастью, я знал места, над которыми нам приходилось лететь, поэтому мы не рисковали заблудиться. Наконец в 10.00 сквозь пелену метели мы увидели аэродром Вяртсиля.

После полетов в Иммола посадка в Сортавала оказалась несколько неожиданной. Аэродром был покрыт слоем снега толщиной почти в метр, и как только лыжи наших маленьких, но тяжелых истребителей касались этого покрова, самолеты резко проваливались, останавливаясь почти мгновенно. Когда мы с трудом вырулили к северной границе летного поля, я спрыгнул с крыла и по пояс провалился в снег. Когда остальные пилоты добрались до меня, я приказал им оставаться у самолетов, пока я не доложу генералу Талвелу. Пока я искал генерала, то натолкнулся на майора Вихерто, командира TLeLv 16 (16-й разведывательной эскадрильи), который охотно согласился одолжить мне нескольких механиков, пока наши не прибудут сюда. Его эскадрилья обычно базировалась в Сортавала, но к этому времени в ней остались всего два или три ископаемых

биплана Блэкберн «Рипон II», которые давным-давно заслужили почетную отставку и место в авиационном музее.

Генерал Талвела тепло приветствовал меня, видимо, прибытие наших истребителей обрадовало его. Однако вскоре мне стало ясно, что в Вяртсиля не было ни зданий, ни телефонной линии. Весь аэродром состоял из нескольких палаток. Я утешал себя мыслью, что согласно приказу нам предстояло провести здесь всего два дня, и терпеть придется недолго. Пришлось сделать очень многое, чтобы подготовить самолеты к вылету, и, несмотря на жуткий холод, мы вскоре взмокли от пота. Нам удалось вколотить столб посреди снежного поля и повесить на него провода полевого телефона, но построить хоть какое-то сносное убежище не получалось, поэтому дежурить нам пришлось под открытым небом, стоя среди сугробов или сидя на крыле своего истребителя. Снег, который после нашего прилета сыпал непрерывно, к 13.00 наконец-то прекратил валить, и мы сумели отправить на перехват первую пару «фоккеров». Они полетели к Толваярви, чтобы заняться группой СБ-2, их пилотировали Топи Вуоремаа и Йоппе Кархунен.

Летчики сумели подкрасться к русским незамеченными и оказались среди бомбардировщиков раньше, чем русские поняли, что происходит. В результате два СБ-2 были сразу сбиты, а Йоппе вскоре получил такой опыт, который запомнил навсегда. При подходе к аэродрому в снежном заряде его ведомый на посадке налетел на самолет Йоппе. Стальной пропеллер прошелся по фюзеляжу D. XXI от хвоста до самой кабины! К счастью для Йоппе, в этот момент самолет ведомого слегка накренился, и свистящий диск пропеллера не задел Йоппе. Он разворотил радиостанцию, ушел в сторону и снова врезался в самолет уже впереди коленей Йоппе.

Во второй половине дня мы совершили еще несколько вылетов, но вскоре стало ясно, что нашим истребителям требуется тщательное обслуживание квалифицированных механиков, которые еще не прибыли в Вяртсиля. В сумерках, сдав самолеты под охрану, мы направились в казармы разведывательной эскадрильи, которая расположилась в средней школе городка. Лишь там мы получили давно заслуженный и так нужный горячий обед, впервые за последние 12 часов. Условия были более чем скромными по сравнению с тем, как мы жили в Иммола, но повсюду стояли горячие печки, поэтому жаловаться особо не приходилось. В 21.00 в школе появился мой старший механик Урпо Раунио и сообщил, что весь наземный персонал завершил длинное и утомительное путешествие и, несмотря на темноту и холод, уже приступил к работе.

На следующий день снова шел густой снег, приковав нас к земле, и мы провели день в тепле. Ночью меня поднял стук в дверь. Я глянул на светящийся циферблат своих часов – время 02.00. Стук продолжался, и приглушенный голос что-то пробормотал насчет телефона. Я сунул ноги в летные сапоги, набросил на плечо меховую куртку и выскочил наружу. В небе сияли яркие звезды, а температура была ниже, чем в холодильнике. Я перебежал через открытый школьный двор в помещение штаба, где выяснилось, что звонили из штаба авиаполка. Я сумел расшифровать короткое сообщение: «Прежнее положение на один день». Я решил, что от нас требуют остаться в Вяртсиля еще и на третий день!

На следующее утро мы продолжали дежурить на морозе и за 5 часов светлого времени (а зимой в Финляндии больше не бывает) совершили 8 вылетов на перехват, но лишь один раз удалось встретить противника. Два D. XXI, пилотируемые Виком и Напу Маннула, встретили над районом Суоярви – Толваярви несколько истребителей Поликарпов И-15. В результате состоялся недолгий, но жестокий бой. Хотя русские истребители были гораздо маневреннее, мастерство и острый глаз наших пилотов позволили записать на счет HLeLv 24 еще 2 победы.

Когда уже начало понемногу темнеть, мы с Иллу Ютилайненом вылетели на разведку вражеской территории. Это задание нам выдал штаб 4-й армии, нам следовало осмотреть район Туломаярви. Перед вылетом мы выложили из карманов буквально все, что там только имелось, на случай, если придется совершить вынужденную посадку на вражеской территории. В этом случае личные вещи могли дать русским сведения о нашей базе. Мы летели на высоте 1300 метров на юго-восток, причем Иллу следил за небом, разыскивая вражеские истребители, а я все внимание уделил земле под нами.

Справа мы могли видеть замерзшее и засыпанное снегом Ладожское озеро, причем девственно-белое покрывало снега было испещрено свежими следами снарядных разрывов. Тут и там в чаще леса виднелись костры привалов, машины и повозки медленно ползли вдоль узкой извилистой дороги. Изредка какая-нибудь нервная зенитная батарея открывала по нам огонь, и красно-желтые трассы лениво изгибались, поднимаясь в небо, прежде чем рассыпаться позади ярким фейерверком. Я тщательно отмечал на карте позицию каждой зенитки, которая обнаруживала себя.

Дальше к югу местность стала более открытой, карта показывала, что мы летим над старой границей Финляндии, хотя снег укрыл практически все приметные ориентиры. Обстановка

было довольно спокойной, лишь изредка внизу мелькала деревенька или отдельный хутор, которые хоть немного оживляли совершенно унылую и пустынную местность. Но как раз перед тем, как прилететь к Туломаярви, я заметил на главной дороге какое-то движение – группа из 30 грузовиков направлялась на север. Деревня Туломаярви выглядела мирно, тонкие струйки дыма поднимались из печных труб маленьких домиков. Однако в этот момент Иллу, летевший рядом, покачал крыльями своего «фоккера». Я огляделся, но ничего в воздухе не увидел, но когда я посмотрел вниз, то сразу заметил то, что привлекло внимание Иллу, – на льду под нами стояли самолеты!

Почти одновременно вокруг нас начали рваться 40-мм снаряды, наши истребители начало трясти. Я бросил свой «фоккер» полупереворотом вниз, Иллу приклеился к моему хвосту и шел следом. Мы вышли из пике над линейкой выстроенных монопланов И-16. Первый истребитель появился у меня на прицеле, и с невыразимым удовольствием я нажал гашетку. Струя раскаленного свинца прошлась вдоль шеренги русских самолетов. Оглянувшись через плечо, я увидел, что Иллу тоже начал обстреливать их, но мы не могли оценить результаты атаки. Мы повернули домой, провожаемые огнем зениток.

Долгий обратный путь мы проделали над самыми вершинами деревьев, и первые звезды уже зажглись в небе, когда мы приземлились в Вяртсиля. Я сообщил о результатах разведки в штаб армии, а затем, весь закоченевший, потащился в школьное здание, чтобы немного оттаять. Слава богу, нам предстояло на следующий день возвращение на уютную базу в Иммола! Но через несколько часов все мои мечтания разлетелись в прах. Пунктуально, точно в 02.00, меня снова разбудили и вызвали к телефону. Приказ был точно таким же: «Прежнее положение на один день».

Если тучи начали постепенно рассеиваться, то морозы становились все крепче, и находиться на открытом воздухе было просто невыносимо. Наконец мне посчастливилось отыскать палатку, которую мы установили на опушке леса позади истребителей. По крайней мере теперь у нас появилось хоть какое-то убежище, но после этого мы столкнулись с новой проблемой. Наши запасы, рассчитанные на два дня, подошли к концу. Нам не хватало сжатого воздуха для пулеметов и тормозов, машинного масла, пулеметных лент и всего остального. Расследование показало, что ближайшая база снабжения находится в Йоутсено возле Лаппеенранта, что означало путешествие по дороге 700 километров туда и обратно.

Я позвонил по телефону в штаб эскадрильи, чтобы удостовериться, что там знают о полученном приказе. Получив отрицательный ответ, я решил, что у меня нет иного выхода, кроме как отправить грузовик в долгое и утомительное путешествие в Йоутсено, причем значительная часть пути проходила по дороге, которую снег и лед сделали непроходимой. Но даже если грузовик доставит все необходимое в Вяртсиля, я сомневался, что нам удастся подготовить истребители. Все ремонты и проверки моторов производились по ночам при температурах значительно ниже нуля на открытом воздухе и при совершенно недостаточном освещении. Мы еще могли действовать несколько дней, но что произойдет потом, было лучше не думать.

Пытаясь хоть как-то решить проблему обслуживания, я решил найти место для вспомогательного аэродрома на одном из замерзших озер возле Сортавалы. Взяв автомобиль, я отправился в Сортавалу и был просто подавлен, когда увидел пустынными улицы, знакомые мне с детства. Жители покинули город, поэтому я был страшно удивлен, встретив своего старого директора школы. Его очень заинтересовали наши воздушные бои, и, выслушав мой рассказ, он сухо заметил, что все это происходит потому, что я был крайне невнимателен на уроках. Тщательный осмотр близлежащих озер рассеял все мои надежды перевести самолеты туда, так как все они поверх льда были залиты водой, лишь припорошенной сверху снегом.

Так как машина, которая доставила меня в Сортавалу, должна была оставаться в городе до позднего вечера, чтобы забрать еще кое-кого, я воспользовался возможностью, чтобы навестить своих родителей, которые жили всего в 30 минутах езды от города. Машина высадила меня возле дома, и я очень приятно провел время, рассказывая новости и наслаждаясь горячим кофе, и постепенно немного отошел от депрессии, в которую меня поверг вид Сортавалы военного времени. Но все хорошее кончается быстро, настало время прощаться, и родители проводили меня до железнодорожной станции Куокканиеми, чтобы я мог на местном поезде добраться до города.

Поезд наконец прибыл, и я совершил первую и последнюю свою поездку по железной дороге за время Зимней войны. Поезд уже минут пять бренчал по рельсам, когда начался воздушный налет. Паровоз остановился, и пассажиры начали выпрыгивать из вагонов, пробираясь сквозь сугробы к деревьям. Другие, наоборот, поспешно забились под вагоны, чтобы укрыться от самолетов. Удивленный этой суматохой, я один стоял на ступеньках вагона. Было ужасно холодно и совершенно тихо. Время шло. Пятнадцать

минут… Тридцать… Наконец прошел целый час, но никакие самолеты так и не появились. Затем в направлении Сортавалы мы увидели несколько ярких вспышек, и вдалеке возник гул авиамоторов. Еще несколько вспышек, и налет завершился! Я почувствовал огромное облегчение, когда расстался с этим медленным, ненадежным и очень уязвимым средством транспорта на вокзале Сортавалы, пересев в ожидавшую меня машину. Через час я был в Вяртсиля.

Подошел канун Нового года, однако Истребительная группа L по-прежнему торчала в Вяртсиля. Четверо из нас взлетели, несмотря на низкую облачность, и хотя ее нижняя граница находилась на высоте около 100 метров, отправились патрулировать в районе Коллаанйоки – Сюскиярви. Дикая местность внизу выглядела просто великолепно. Покрытый снегом еловый лес простирался насколько хватало глаз, и не было видно никаких признаков человеческого жилья. Совершенно внезапно один русский И-16 выскочил из тучи, его пилот, похоже, не подозревал о нашем присутствии. Иллу, летевший справа от меня, бросился на русского, словно ястреб, в считаные секунды он прицелился и дал очередь. Видимо, он попал, потому что русский истребитель немедленно свалился на крыло и рухнул в сугробы.

Унылый полет продолжался, но вскоре все переменилось, теперь уже нас атаковали русские истребители. Вокруг замелькали трассы, вынудив нас отчаянно маневрировать, чтобы увернуться, завязалась безумная «собачья свалка». Финские и русские летчики немедленно стреляли, как только противник оказывался на прицеле. В какой-то момент я поймал русского на перекрестие, но уже в следующую секунду сам был вынужден судорожно уклоняться от его очереди. Ситуация менялась моментально, и результаты стрельбы были неважными, так как нормально прицелиться в подобных условиях было просто невозможно, ведь бой шел буквально над самыми верхушками деревьев. Я стрелял под самыми немыслимыми углами, мой «фоккер» метался, словно щепка в водопаде. Русские напоминали стаю рассерженных ос, и я не мог сказать, были у них потери или нет. Затем русские исчезли в тучах так же внезапно, как и появились. Мы с облегчением построились и направились к своей территории.

Во время обратного полета в Вяртсиля я начал прикидывать шансы на спасение пилота, совершившего вынужденную посадку в этой глухомани. Они были очень скромными, особенно если летчик будет ранен при посадке. Однако если у него окажутся

лыжи… Сразу после посадки я отправил требование на восемь пар складных лыж с легкими металлическими палками. Их следовало уложить в фюзеляжи наших «фоккеров», в этом случае шансы на спасение таких опытных лыжников, какими были мы все, резко повышались.

Мы слишком устали, чтобы праздновать наступление Нового года, 1939 год уступил место 1940-му, когда мы громко храпели во сне. Несмотря на сильные холода – позднее я узнал, что это была одна из самых холодных зим за всю историю Финляндии, – первый день нового года начался с лихорадочной активности. Как только рассвело, мы вылетели на перехват. В течение всего дня один вылет следовал за другим, и мы провели несколько воздушных боев. Они были настолько интенсивными и продолжительными, что трудно было определить счет эскадрильи за этот день. Однако позднее мы нашли обломки 3 русских бомбардировщиков на своей стороне линии фронта, их сбили Йоппе Кахунен, Вик Пытсия и Топи Вуоримаа.

К этому времени мои опасения насчет исправности самолетов начали быстро расти, наши «фоккеры» явно устали от непрерывных боев в ужасных погодных условиях. Так как возможности обслуживания в Вяртсиля были минимальными, боевые повреждения ремонтировались кое-как. Один «фоккер» ожидал замены мотора, у другого пропеллер был весь изрешечен пробоинами из-за отказа механизма синхронизации. Наши силы сократились до 6 боеспособных машин, и я доложил о состоянии дел в штаб эскадрильи, потребовав прислать новые самолеты из других звеньев, чтобы продолжать полеты. Однако наши ремонтные службы на Карельском фронте работали с предельным напряжением. Мне еще удавалось постоянно держать в воздухе 4 патрулирующих истребителя, но их состояние ухудшалось буквально с каждым часом!

В течение нескольких дней лишь два или три самолета могли подняться в воздух, и было понятно, что если в самом ближайшем будущем не поступят новые машины, то Истребительная группа L будет существовать только на бумаге. Наши механики выбивались из последних сил. Наступил двенадцатый день Рождества, и в 06.00 нас поднял пронзительный горн тревоги. Однако, когда мы выскочили наружу, то нас встретили удары ледяного ветра. Невероятно низкие температуры уже вынудили нас отказаться от утреннего умывания, но когда мы выбежали на летное поле, выяснилось, что термометр упал до минус 42 градусов по Цельсию. Хотя мы бежали довольно быстро и на нас были теплые летные куртки и меховые ботинки, к тому моменту, когда мы

добрались до самолетов, наши зубы выстукивали барабанную дробь.

Закутанные до бровей механики лихорадочно суетились вокруг «фоккеров», но то, что мы услышали от них, оптимизма не вызывало. Исправными были всего два истребителя – Тату и мой собственный. Цепляясь закоченевшими, наполовину отмороженными руками, я вскарабкался на крыло и залез в кабину. Я запустил прогрев мотора – при такой погоде требовались почти полчаса, чтобы температура масла достигла рабочего значения. Стекло кабины покрылось ледяной коркой, и я с горьким смехом вспомнил инструкции мирного времени, которые запрещали полеты при температуре ниже минус 15° по Цельсию! Я проверил пулеметы и отправился в «дежурную палатку» ожидать приказа на взлет. Телефон молчал, но вдруг, без всякого предупреждения, прямо над аэродромом возникли 7 русских бомбардировщиков! Однако, судя по всему, они искали кого-то другого, потому что самолеты сразу улетели на северо-восток. Сержант Тилли прогревал мотор самолета Тату, поэтому я послал его за бомбардировщиками, а сам вернулся в палатку.

Через 15 минут зазвонил телефон, и нам сообщили, что следует отогнать группу вражеских самолетов от Китила Бенд. Я помчался к своему «фоккеру», парашют тяжело хлопал меня по заднице. Быстро проверив мотор, я взлетел, развернулся вправо с набором высоты и направился на юг. Через 10 минут корка льда исчезла с лобового стекла, и когда я набрал высоту 3 километра, то уже мог видеть Пикяранта и Сортавалу. Внезапно в наушниках затрещало, и я с большим трудом перевел на человеческий язык сообщение, в котором говорилось, что над Сортавалой на высоте 3000 метров появились 15 вражеских бомбардировщиков.

Я чуть довернул влево и через пару минут засыпанный снегом город Сортавала оказался прямо подо мной. Я сразу увидел большую группу бомбардировщиков примерно в километре над собой. Различить их опознавательные знаки было невозможно, однако сомнений в том, что это были русские, не возникало. Дав полный газ, я начал набирать высоту. Когда мой «фоккер» приблизился к вражескому строю, я вызвал базу для доклада, мысленно проклиная судьбу за то, что не смог взять с собой все звено истребителей.

Левый фланг вражеского строя теперь был всего в сотне метров, и чуть шевельнув педалями управления, я взял ближайший бомбардировщик на прицел. Я дал длинную очередь из всех четырех пулеметов, правый мотор и топливные баки СБ-2 сразу вспыхнули. Однако я сам сразу оказался под перекрестным огнем трех остальных СБ-2, которые отделились от строя, чтобы

прикрыть поврежденный самолет. Этот отряд, судя по всему, обладал более крепкой дисциплиной и чувством товарищества, чем все русские бомбардировщики, которые мы встречали до сих пор. Я резко отвернул в сторону, с удовлетворением отметив, что атакованный СБ-2 полностью охватило пламя, он круто пошел к земле, поворачивая вправо. Тогда я повел свой «фоккер» на другой СБ-2. Я дал несколько очередей, и из моторов бомбардировщика повалил маслянистый дым, хотя огонь не появился. Теперь уже 3 других СБ-2 взяли меня под перекрестный обстрел. Я резко дернул ручку управления и завалил свой истребитель на правое крыло, уходя от смертоносного шквала пуль, затем рванул нос самолета вверх, сделал петлю и обрушился на концевые бомбардировщики.

Но моя новая мишень была тесно окружена товарищами, поэтому я дал две длинные очереди по замыкающим строй самолетам, но без видимых результатов, хотя светящиеся трассы вроде бы и нашли цель. Полностью израсходовав боеприпасы, я прервал бой и позволил 14 уцелевшим бомбардировщикам повернуть на юго-восток к своей базе, причем за одним из них волочился длинный хвост черного дыма.

Через 15 минут я уже был дома, и мой самолет катил по аэродрому, поднимая снежные вихри, к тому месту, где меня ждал Тату с механиками. Радость от третьей победы смыла всю усталость, я забыл даже про ужасный холод. Когда мы осматривали «фоккер», то обнаружили в полотне три пулевые пробоины, что было крайне удивительно. Истребитель побывал под сосредоточенным огнем нескольких бомбардировщиков и должен был напоминать решето. Моя радость стала еще больше, когда сержант Тилли, вылетевший на машине Тату, сумел перехватить бомбардировщики и тоже сбил один из них.

Этим вечером я получил приглашение посетить дом местного аптекаря, где мне оказали самый теплый прием. Я рассказал аптекарю и его семье о наших полетах с местного аэродрома, и мы отметили наши сегодняшние победы. Лишь в 22.00 я сумел отправиться обратно на аэродром. Температура была минус 40 градусов, и сухой снег неприятно хрустел под ногами. Стояла мертвая тишина, вокруг не было ни огонька, но небо было совершенно чистым, и в нем сияли мириады звезд, поблескивавших, словно бриллианты. Они и освещали мой путь до казармы в школе.

Ужасные холода начала января, от которых не было никакого спасения, наконец немного ослабели, и наше положение стало чуть лучше. Из эскадрильи мы получили три новых истребителя,

а один из наших поврежденных «фоккеров» был отремонтирован на заводе в Тампере. Однако условия обслуживания самолетов ничуть не улучшились. Наши механики выполняли свои утомительные обязанности с неизменными улыбками, которые не могли стереть даже чудовищные морозы. Условия, в которых они работали, были невероятно тяжелыми. В течение дня истребители либо находились в воздухе, либо стояли в немедленной готовности к старту, поэтому все обслуживание и ремонт проводились по ночам при свете звезд, чадящих факелов и нескольких масляных ламп. Замена мотора требовала высокой квалификации, аккуратности и силы. Обычно ее делали в теплом ангаре при сильном свете, но в Вяртсиля о таких условиях нельзя было и мечтать, так, воспоминания о былой роскоши. Глядя на эти закутанные фигуры, работающие из ночи в ночь на страшном морозе при тусклом свете масляных ламп, я невольно начал гадать: а кто же проявляет больше мужества, пилоты или механики? Победы всегда засчитывают пилоту, но без верного и умелого механика у тебя не будет никаких побед.

Лыжи, которые я заказал на случай вынужденных посадок, наконец прибыли, мы уложили их в истребители, и я начал размышлять о новых мерах предосторожности. Большинство вражеских самолетов, с которыми мы встречались, были хорошо защищены бронепластинами, но наши D. XXI такой роскоши не имели. Алюминиевая обшивка и полотно были плохой защитой от пуль и снарядов.

Мы с Тату много раз обсуждали проблему и наконец решили испробовать небольшую импровизацию. С русских самолетов, которые упали на нашей стороне линии фронта, мы сняли большое число бронелистов, после чего выгнуть их так, чтобы они превратились в бронеспинки сидений, было не слишком большой проблемой. Единственное, что нам требовалось, так это необходимое разрешение. Я подготовил бумаги и отправил их в штаб с просьбой рассмотреть немедленно, чтобы мы могли начать работы. Но вскоре выяснилось, что я понапрасну трачу время, добиваясь скорого ответа, на мое письмо не последовало никакого ответа вообще. Судя по всему, небольшое увеличение веса вело к ухудшению летных характеристик самолета, но я был уверен, что такая импровизация совершенно оправданна. Это была совсем небольшая плата за спасенные жизни и улучшившийся моральный дух наших пилотов, получивших хоть какую-то защиту на случай внезапной атаки сзади.

Отсутствие ответа не вдохновило меня на писание новых писем. Если не считать боевых донесений, это была единственная бумага, которую я отправил в штаб за все время Зимней войны.

Мы не имели собственного штаба, поэтому все документы приходилось выстукивать на ископаемой пишущей машинке, одолженной у разведывательной эскадрильи.

В середине января нас посетил начальник технической службы эскадрильи капитан Юкка Шауманн, чтобы лично разобраться с проблемами обслуживания в Вяртсиля. Этот визит был очень удачным, так как он привез небольшой запас американского табака, что было просто даром небес. Мы сразу бросили местный крепкий табак, и старая трубка Вика начала испускать клубы душистого дыма. Однако добрый капитан ничего не мог сделать, чтобы улучшить обслуживание самолетов.

К этому времени температура значительно повысилась, и однажды даже пошел дождь. Впрочем, его быстро сменила такая плотная метель, что на несколько дней обе стороны прекратили все полеты. И хотя мы на все корки ругали вынужденное безделье, все-таки использовали передышку, чтобы посетить базарную площадь в Вяртсиля, где на всеобщее обозрение было выставлено захваченное вражеское вооружение.

Потом прибыло сообщение, что Истребительную группу L намереваются перебросить на замерзшее озеро Суистамо, примерно в 35 километрах к юго-востоку. Действуя с ледового аэродрома, мы могли сэкономить 4 или 5 драгоценных минут за время полета к фронту. Я поехал на озеро, чтобы выяснить, в каких условиях нам предстоит действовать далее, и вернулся в Вяртсиля крайне мрачным. Дело в том, что под снегом на льду оказался слой воды, поэтому взлет и посадка превращались в смертельно опасный трюк, а условия обслуживания были еще хуже, чем в Вяртсиля, хотя подобное трудно было себе представить. Ну и вдобавок озеро находилось в пределах досягаемости русской тяжелой артиллерии.

Я сообщил в штаб о том, что увидел, и подчеркнул возможные трудности, но тем не менее 19 января поступил приказ Истребительной группе L перебазироваться на озеро Суистамо. В этот день мы взлетели в 09.45, чтобы обеспечить разгрузку состава на железнодорожной станции Леппасирья, а уже оттуда полетели прямо на озеро. Я совершил первую посадку на покрытый снегом лед, и когда скорость самолета снизилась, лыжи «фоккера» пропороли наст, выбросив фонтаны брызг. Истребитель скользил по озеру, подпрыгивая на неровностях льда, и в конце концов остановился возле берега. К этому времени хвостовое оперение покрылось коркой льда, которую пришлось осторожно удалять с помощью паяльных ламп. Остальные истребители сели примерно так же, как мой, и мы еще боролись со льдом, когда над головой неожиданно появились

русские бомбардировщики. Лишь два истребителя были готовы взлететь на перехват.

На озере нас ждал полковник Рекола, командующий авиацией 4-й армии, к счастью, он прекрасно видел все трудности, с которыми мы столкнулись. Он сразу понял, что несколько минут выигрыша при полетах с озера Суистамо никак не оправдают возникающих неудобств, и мы получили разрешение уже на следующее утро вернуться в Вяртсиля. Поэтому мы даже не стали разгружать прибывшие грузовики с имуществом.

Следующее утро выдалось совершенно ясным. Мы взлетали парами с получасовым интервалом, чтобы патрулировать над линией фронта. После короткой стычки с русскими истребителями возле Рухтинамаки мы полетели назад в Вяртсиля. Возле Суистамо, судя по всему, русские пытались разбомбить железнодорожную линию. Хотя мы насчитали около 40 воронок, ни одна бомба не попала в полотно дороги. Такова была меткость русских бомбардировщиков.

После недолгого визита на Суистамо мы не получили никакого времени, чтобы снова обжиться в дежурной палатке Вяртсиля, так как в этот день русские были особенно активны. В течение всего дня мы то и дело взлетали на перехват и добавили еще 4 бомбардировщика к нашему растущему счету, уничтожив два из них прямо над нашей базой. Увы, поводов радоваться не было, так как впервые с момента прибытия в Вяртсиля старуха с косой ударила и по нам. Сержант Пентти Теодор Тилли был сбит над лесом возле Уомаа! Первая потеря Истребительной группы L. Тилли еще в возрасте 4 лет тайком забрался в двухместный легкий самолет отца, который в воздухе чуть не умер от страха и удивления, когда сынок вдруг обнял его за шею. Тилли возглавлял пару истребителей, отправленную на перехват 5 бомбардировщиков, возвращавшихся из налета на Центральную Финляндию. Он сбил один из бомбардировщиков и уже приготовился атаковать второй, как был сам внезапно атакован 6 русскими истребителями и сбит.

Небывало холодный январь 1940 года все-таки подошел к концу, и наше как бы двухдневное пребывание в Вяртсиля разменяло уже второй месяц. Мы в какой-то степени приспособились к суровым условиям нашей «временной» базы. Я уже привык отвечать за безопасность района, в котором, между прочим, находился и мой дом, что приносило мне особое удовлетворение. Мы летали патрулировать в район Маткаселька – Коллаанйоки, перехватывали противника над Суистамо и Питкяранта, выполняли разведывательные полеты к Лемети и

другим пунктам растянутой линии фронта.

Во время попыток перехватить русских мы открыли неприятный для себя факт. Наши истребители обладали совершенно незначительным преимуществом в скорости над некоторыми их бомбардировщиками, например над Ильюшиным ДБ-3. Например, во время налета на Сортавалу 2 февраля мы патрулировали над городом на высоте 4000 метров, когда заметили большую группу бомбардировщиков, летевших на высоте 6000 метров. Мы дали полный газ и гнались за ними до Питкяранта, но так и не сумели приблизиться ни на один метр. Наша бессильная ярость увеличилась еще больше, когда мы пролетели сквозь облако пропагандистских листовок, сброшенных уходящими бомбардировщиками. В этот день успеха добился только Тату, вознагражденный за свое терпение. Он преследовал два вражеских бомбардировщика на протяжении 400 километров и все-таки был вознагражден, когда сбил один из них над Центральной Финляндией.

Катастрофа

Так же внезапно, как на Рождество, нам приказали лететь в Вяртсиля, 4 февраля мы получили приказ перебазироваться на Карельский перешеек. Наше шестинедельное пребывание в Вяртсиля многому нас научило. Мы узнали, что наши истребители могут летать при погоде, гораздо более худшей, чем та, что оставляла нас на земле в мирное время, а ремонтные возможности на аэродроме могут быть столь мизерными, что буквально все придется придумывать и делать самим. Мы начали безгранично уважать наших техников и механиков, ведь только их сверхчеловеческие усилия позволяли нашим самолетам действовать весь этот период. Теперь мы поняли, что победы – это не личное достижение летчика, а победа всего подразделения.

По скорости, с которой люди паковали свои пожитки, было понятно, что они очень обрадованы перебазированием. Уже через 4 часа грузовики были готовы тронуться в путь. Мы тепло распрощались с нашими друзьями из разведывательной эскадрильи, которые во время нашего пребывания в Вяртсиля терпеливо ожидали более новых самолетов и продолжали летать на ископаемых «Рипонах». Но вот наши «фоккеры» в последний раз пробежались по аэродрому, вздымая снежные вихри, и поднялись в воздух. Мы построились над аэродромом и прошлись на малой высоте над городком, где, наверное, уже все знали о нашем отбытии. Буквально все жители высыпали на улицу и стояли рядом с домами, прощально махали нам вслед. Мы постепенно набрали высоту 2500 метров, развернулись широким фронтом и полетели на запад.

Голубое небо и яркое солнце сделали наш перелет в Карелию просто восхитительным, и хотя мы напрягали глаза, нам не удалось увидеть никаких самолетов, кроме наших собственных истребителей. Мы летели над заснеженными лесами, над разбомбленными городами Сортавала, Лахденпохья, Элисенваара и Хиитола, а потом, менее чем через час, перед нами появились знакомые пейзажи Вуоксенлааксо. За время нашего отсутствия остальная часть эскадрильи перебазировалась в Йоутенсоо, а мы получили приказ лететь в Руокалахта, который находился примерно в 20 километрах севернее Иммолы. Солнце уже опускалось за горизонт, когда мы начали кружить над заснеженным озером Саймаа, разыскивая длинную узкую бухту возле церкви.

Понемногу мы начали обживаться в новом доме. Теперь наши казармы располагались на хуторе Пятила буквально на берегу

озера, а дежуркой стала местная сауна. Она идеально подходила для такой цели, так как мы могли выстроить свои истребители прямо под стенами домика. Мы обнаружили также, что теперь наши «фоккеры» можно ремонтировать и обслуживать в мастерских Лаппеенранта, всего в 15 минутах лета от озера. Мы даже мечтать не могли о чем-либо лучшем, чем наше теперешнее место, которое представляло собой резкий контраст с трудностями в Вяртсиля.

Но к несчастью, погода начала меняться к худшему, метеорологи предсказали туман и снег. Поэтому я решил отлучиться на три дня в Тампере, Утти и Турку, а до возвращения командиром становился Тату. Когда я вернулся, он сообщил, что за это время из-за ужасной погоды не было сделано ни одного вылета. Вскоре после прибытия на новую базу мы получили долгожданное пополнение в виде 4 новых «фоккеров» и их пилотов из второго звена эскадрильи, которая действовала из Турку. Теперь мы располагали уже 10 исправными самолетами.

К середине февраля снова заметно похолодало, температура временами падала до минус 32 градусов, но небо оставалось чистым, и мы стали летать все чаще. Почти неделю мы патрулировали над железнодорожной развязкой Хиитола – Виипури, а на перехват вылетали даже в кровавый сектор Сумма – Тайпале. Местность вблизи линии фронта за время нашего отсутствия изменилась невероятно. Тайпале, постоянно находившийся под вражеским обстрелом, с воздуха походил на вспаханное поле. Активность вражеской авиации постоянно увеличивалась, и 18 февраля, когда мы вылетели на перехват, то с высоты 7000 метров увидели, как одновременно полыхают Виипури, Тиенхарра, Симола, Койвисто, Макслахти, Хамина, Кякисалми, Антреа и Лаппеенранта. Хотя, если говорить честно, мы видели только огромные столбы дыма, но все равно это было ужасно!

Мы теперь летали с раннего утра до позднего вечера на всех высотах – от вершин деревьев до 6000 метров. Один бой следовал за другим, но противник казался неутомимым и постоянно бросал в бой все новые подразделения. Вражеские истребители начали появляться над нашими базами. Надо сказать, русские многому научились за время боев, и теперь перед нами был совершенно другой противник. Судя по всему, захватчики полагали, что завоевать маленькую Финляндию будет очень просто, так как в начале войны они двинули на фронт соединения второй линии.

Мы обнаружили, что теперь наши пулеметы винтовочного калибра неэффективны при обычных углах стрельбы, так как противник усилил бронезащиту. Больше мы не искали боя, теперь

уже русские искали нас! Их численное превосходство стало настолько велико, что нам часто приходилось выполнять маневр уклонения и выходить из боя, когда на наши крошечные группы обрушивались целые орды русских истребителей. У нас не было резервов: ни самолетов, ни летчиков. Все наши арсеналы были пусты, и каждый день пилоты проводили от 4 до 5 часов в воздухе, причем почти все время на больших высотах, и бои шли непрерывно. Когда темнело и полеты прекращались, мы были выжаты буквально досуха и лишь с трудом доползали до постелей, где мгновенно засыпали, словно мертвые. И даже сирена, сообщавшая о новом воздушном налете, не могла нас разбудить.

Я уже прослужил 5 лет в звании лейтенанта и 15 февраля получил капитана. Истребительная группа L продолжала расти, из Англии прибыли 11 истребителей-бипланов Глостер «Гладиатор II». Когда они прилетели в Руокалахти, то вместе со своими пилотами поступили под мое командование. «Гладиатор», который в Финляндии прозвали «Гелли», был исключительно маневренным самолетом и обладал высокими характеристиками, однако он уже устарел и не мог в бою противостоять новейшим русским истребителям. Это стало ясно уже после первых же стычек. «Гладиаторы» были тихоходными, им не хватало огневой мощи, они не имели системы тушения пожаров и брони, поэтому легко загорались. Но если припрет – и не на таком полетишь.

Среди пилотов «Гладиаторов» были два датских добровольца, лейтенанты Христенсен и Кристенсен. Схожесть их фамилий и почти одинаковое произношение сразу создали проблему, поэтому мы согласились их называть «Кристенсен» и «Кристенсен-Х». Датчане показали себя отличными товарищами и быстро прижились в нашей группе. Первоклассные пилоты, очень активные и смелые, им разве что не хватало немного осторожности в бою, но это приобретается только с опытом. Они даже доказали, что способны вынести пытку нашей сауной!

Наш первый совместный вылет произошел 25 февраля, задачей было патрулировать над линией фронта в районе Сумма – Салменеаида. Я уже настолько привык водить в бой звено, состоящее в лучшем случае из 4 «фоккеров», что группа из 9 «фоккеров» и 6 «Гладиаторов» меня поразила до чрезвычайности. Я ощутил себя в полной безопасности, чего не было ни разу с начала войны.

Однако когда мы приблизились к линии фронта, это чувство безопасности лопнуло, словно мыльный пузырь, так как я насчитал в воздухе около сотни русских самолетов. Я не мог

понять, куда вести свою группу, так как от обилия целей глаза разбегались. Русские бомбардировщики, разведчики и истребители буквально кишели над линией фронта. В течение следующих 30 минут мы вели тяжелый бой. Трассы мелькали тут и там, отчаянно маневрирующие самолеты гонялись друг за другом. Сначала я стрелял по бомбардировщику, но тут «Гладиатор» чуть выше сбил разведчика, который падая, едва не врезался в мой «фоккер». Русский на мгновение завис в воздухе, потом у него отлетело крыло, и он закувыркался к земле. Время от времени самолет штопором шел к земле, но в бою невозможно было определить, кто это. Лишь когда мы построились и полетели назад, то обнаружили, что пропали 2 «Гладиатора».

Позднее я узнал, что один из них пилотировал лейтенант Пентти Тевя, хорошо известный еще до войны. Его сбил стрелок атакованного русского разведчика. Истребитель взорвался на высоте менее 200 метров. Другой «Гладиатор» пилотировал молодой сержант Сукауен, он получил несколько попаданий с другого разведчика, но сумел совершить вынужденную посадку на нашей стороне линии фронта, пилот остался совершенно цел.

К тому времени, когда мы приземлились на базе, активность обоих противников утихла, и мы поспешили в казарму обедать. После обеда мы собрались в казарме для обычного разбора полетов, который у летчиков происходит после каждого тяжелого боя. Руки Кристенсена выписывали круги и пикировали, когда он пытался объяснить, как действовал в конкретном эпизоде. Но наша беседа была неожиданно прервана истерическим воем сирены – воздушная тревога.

Мы с Иллу спустились к берегу, где с трудом различили белые силуэты истребителей на фоне черных деревьев. На базе было тихо, как в могиле, и очень холодно. Большой серебристый полумесяц луны поднимался в небе, в его свете деревья отбрасывали призрачные тени. К нам присоединились двое или трое механиков, и мы начали обсуждать: можно ли найти налетчиков в лунном небе? В результате мы решили, что попробовать все-таки стоит. Два истребителя были подготовлены к взлету, и когда мы уже начали разбег, в небе немного южнее вспыхнули три ярких огня. Сначала они неподвижно повисели в воздухе, а потом начали медленно опускаться. Вскоре мы уже летели над осветительными ракетами, которые освещали нашу старую базу в Иммола, и мы могли даже различить рвущиеся бомбы под собой. Но никаких русских бомбардировщиков мы не обнаружили, так как, судя по всему, неправильно оценили их высоту. Пришлось признать, что попытка перехвата провалилась, и возвращаться на базу.

Утром 28 февраля нас подняли еще затемно, но я даже не представлял, что этот день станет самым серьезным испытанием за всю войну. Накануне дул сильный южный ветер, затем пошел мелкий дождь, над землей поднялся туман, и по пути в дежурную сауну я увидел плотный слой туч, цеплявшийся за вершины деревьев. Я подумал, что сегодня мы наконец-то получим заслуженный отдых. Однако к рассвету тучи рассеялись, словно их смела огромная метла, а с первыми лучами солнца мы поднялись в воздух на перехват. Вылет оказался неудачным, так как мы не встретили вражеских самолетов. Однако когда мы приближались к базе, ниоткуда возник русский истребитель и сбил один из «Гладиаторов», следовавших за нашими «фоккерами». После этого русский исчез так же внезапно, как появился.

После того как мы приземлились, последовала передышка до 12.00, а затем мы получили сообщение: «21 бомбардировщик направляется к Антреа с юга. Высота 5000 метров». Я немедленно приказал взлетать, чтобы перехватить их, и побежал к своему «фоккеру». Когда я вспрыгнул на крыло, механик крикнул, что правая лыжа отломилась и он еще закрепляет ее. Похоже, во время одного из предыдущих вылетов пуля попала в лыжу и повредила крепление, которое во время сегодняшней посадки отломилось. Тяжело вздохнув, я спрыгнул на лед и побежал к самолету Тату, который уже двигался, крича, чтобы он принимал командование.

С тяжелым сердцем я следил, как истребители взлетают в небо, а потом поплелся в дежурку, слушая затихающий рев моторов. Затем долетел треск пулеметных очередей… В том направлении, откуда долетали звуки, я увидел незабываемую картину. В считаные секунды небо заполнили крутящиеся и прыгающие самолеты. Судя по всему, штаб дал нам неправильную информацию относительно курса и сил противника или наши налетели на совершенно другую группу. В результате 15 «фоккеров» и «Гладиаторов», которые еще набирали высоту, сами были атакованы 36 русскими самолетами.

Я прыгал, как кошка на горячей крыше. Я еще никогда не видел маневренный воздушный бой с земли, и мне это совершенно не понравилось. В этот момент примчался на автомобиле командир эскадрильи майор Магнуссон, и мы вместе следили за битвой, разгоревшейся у нас над головами. Даже в фильме «Ангелы ада» нельзя было увидеть ничего подобного. Наши D. XXI, кургузые И-16, «Гладиаторы» и маленький И-153 перемешались в бешеном водовороте. Насколько я знаю, это был

первый случай, когда мы увидели русские самолеты в яркой расцетке. До того мы видели только грязно-оливковую окраску верхних поверхностей и серо-голубую – нижних. Но на этих истребителях виднелись яркие красные и желтые пятна, очевидно, они отмечали принадлежность к одному из элитных гвардейских полков.

Бой велся на разных высотах – от самой земли до 2000 метров. Иммельманы, бочки, боевые развороты, пике, петли, штопоры – у нас перед глазами мелькали буквально все фигуры высшего пилотажа. Никто не давал пощады и не просил, и когда самолет с воем врезался в землю, над деревьями плыл дым похоронного костра, отмечая последнее пристанище пилота. В небе виднелись несколько парашютов. Фантастическая какофония примерно полусотни авиамоторов, воющих на максимальных оборотах, и прерывистый треск множества очередей описать просто невозможно. Это была фантастическая дуэль, подобная тем, которые разыграются в небе над Францией год спустя. Бой продолжался всего около 15 минут, хотя нам с земли он показался просто бесконечным. Когда противник улетел, наши истребители, поодиночке и парами, начали возвращаться на базу.

Старуха сегодня пускала в ход свою косу без всяких колебаний и никому не отдавала предпочтения – на базу не вернулись один «фоккер» и пять «Гладиаторов». Мы не понесли бы таких серьезных потерь, если бы наша маленькая группа не была застигнута в крайне невыгодном положении. Лейтенанты Тату Хуханантти, Эркки Халме и датчанин Кристенсен погибли в этом бою. Другой датский доброволец, лейтенант Христенсен, и младший лейтенант Олави Лилья выпрыгнули с парашютами, хотя последний получил несколько ран. Младший лейтенант Толкки спасся чудом, так как упал в сугроб, когда его истребитель взорвался над самыми верхушками деревьев. Но самой горькой из потерь для меня стала гибель Тату. Опытный пилот, меткий стрелок, который имел больше всех побед в нашей эскадрилье, Тату одним из первых испытывал D. XXI. Я никогда не желал иметь более дисциплинированного и бесстрашного заместителя командира звена. Вероятнее всего, он был тяжело ранен во время боя, но в самый последний момент он протаранил русский истребитель.

У нас практически не было времени, чтобы горевать и зализывать раны, так как во второй половине дня нам пришлось совершить еще два вылета, и когда уже в сумерках мы приземлились и собрались в казарме, сил не осталось никаких. Даже сообщение, что русские в ходе боя потеряли 8 самолетов, не

могло рассеять мрачное настроение. Мы начали прикидывать, как долго мы сумеем продержаться против могучего Советского Союза. Из окон мы могли видеть зловещее багровое свечение над «пяткой» Карельского перешейка, свидетельство многочисленных пожаров. На юге и юго-востоке высокие столбы дыма поднимались над Сайниа, Соммее, Лауримяки, Каухала и многими другими городами. Часть пожаров была результатом вражеских обстрелов и бомбежек, но в основном это был результат нашей политики выжженной земли, так как наши войска были вынуждены отступать шаг за шагом. Эти багровые небеса полностью соответствовали нашему мрачному настроению.

Поздно вечером мы получили приказ взлететь завтра утром до рассвета и перебазироваться с озера Саймаа на аэродром Леми юго-западнее Руокалахти. Хотя мы были измучены сегодняшними вылетами, лишь после полуночи я сумел добраться до постели. Мне пришлось собирать вещи погибших пилотов, чтобы отослать их родным. Хотя летчики-истребители не страдают излишней мнительностью, я не мог отделаться от ощущения, что Тату предвидел свою печальную судьбу. Обычно радостный и улыбающийся, в этот день он был непривычно угрюмым.

Мне показалось, что я только закрыл глаза, как мой ординарец грубо затряс меня, сказав, что уже четыре утра. Он также сообщил, что несколько маленьких групп русских бомбардировщиков навестили нашу базу, но самолеты и люди не пострадали. Меня вырвали-таки из объятий Морфея.

За час до рассвета мы вылетели к нашей новой базе в Леми. Очевидно, русские все знали о нашем аэродроме на озере Саймаа, и этой базой больше нельзя было пользоваться. Мы приземлились на льду в Кивиярви, где завершилось мое двухмесячное командование.

Необходимость перебираться с одной базы на другую сделала нас очень мобильными, уже через несколько часов после прибытия в Кивиярви мы были готовы к вылету. Летчики разместились в здании, примыкавшем к местной почте, а ремонт самолетов производился на соседнем аэродроме Леми.

Мы совершенно забыли, что такое мирная жизнь, как можно обедать в назначенное время и спать 8 часов подряд. Мир уютных чистых комнат, свежего белья и отпусков перестал существовать. Наш мир теперь съежился до дежурной комнаты, жаркой и полной табачного дыма, и кабины Фоккера D. XXI с ее приборами, ручкой управления, сектором газа и прицелом. Мы перестали гадать, когда и как все это закончится и что ждет нас в будущем. Мы жили буквально текущим моментом, война длилась всего

четвертый месяц, но нам казалось, что мы постарели на десять лет. Действительно, опыт десяти лет для нас спрессовался в десять недель. Мы узнали истинную цену товарищества, страха и горя, но, что самое главное, мы теперь познали самих себя, наши способности и наши пределы.

Конец первого раунда

Утро 4 марта выдалось довольно спокойным. После прибытия на лед Кивиярви мы летали очень мало из-за очень плохой погоды. Если не считать нескольких коротких и неудачных вылетов на перехват, мы все время сидели на земле, если уж говорить совсем точно: на льду. Утром пошла сплошная облачность с нижней границей чуть выше 200 метров. Хотя перспективы были крайне сомнительными, мы все-таки находились в полной готовности к вылету, коротая время в дежурке за игрой в карты. Такие периоды бездеятельности вызывали растущее нервное напряжение. Нас нельзя было назвать экспансивными. Как все нормальные люди, мы предпочли бы поваляться на койке, да и война сделала нас немного замкнутыми. Лишь после обеда, когда мы сидели в казарме и дымили трубками, начинался непринужденный разговор и мы свободно обменивались мнениями. Но в дежурной хижине приходилось постоянно одним ухом караулить звонок телефона, который означал немедленный взлет, поэтому беседы никак не клеились.

Наше положение все больше ухудшалось, и я поймал себя на мысли, что все чаще прикидываю свои тающие шансы на выживание. Вполне возможно, что следующий вылет окажется для меня последним. Над нами витала зловещая неопределенность, однако нам не оставалось ничего иного, как ждать улучшения погоды. Наши нервы были напряжены до предела, и все чаще случались срывы. Но как только мы оказывались в кабинах истребителя позади радостно ревущего мотора, все предчувствия и опасения сразу улетучивались.

Вскоре после 12.00 телефон все-таки зазвонил, пробудив нас ото сна. Береговая батарея сообщила, что русские пытаются форсировать замерзший залив у Виролахти. Нашей задачей был обстрел продвигающихся колонн. У нас не было почти никакого опыта обстрела наземных целей, и меня беспокоила близость базы русских истребителей в Суурсаари. Поэтому 4 истребителя были выделены в качестве группы прикрытия, а остальные выстроились звеньями на высоте 300 метров. Тучи немного приподнялись и слегка поредели, но вскоре погода испортилась еще больше. Когда мы пролетали над Луумаки, нам навстречу пошли снежные заряды. К тому времени, когда мы прибыли к Миехикяля, черно-серые снежные тучи прижали нас к самым вершинам деревьев, делая полет и сложным, и опасным. Однако когда мы подлетели к заливу, тучи снова приподнялись, и мы

опять смогли увеличить высоту до 300 метров.

Нам не пришлось искать цель, потому что сразу после того, как мы пересекли береговую линию, на расстоянии 10 километров увидели на льду колонну людей и лошадей. Эта колонна сильно напоминала длинную черную змею, по моим оценкам это был усиленный батальон численностью до 500 человек. С воздуха колонна казалась неподвижной. Суурсаари был затянут туманом, поэтому мы могли не бояться русских истребителей. Когда мы приблизились к цели, наши «фоккеры» выстроились в одну колонну, чтобы было удобнее вести обстрел. Более удобной цели нельзя было и желать. Русские не имели белых маскхалатов и четко выделялись на белоснежном льду. Я мягко толкнул ручку управления вперед, чтобы начать заход. Судя по всему, русские ожидали, что их будут прикрывать с воздуха, потому что, заслышав шум наших моторов, колонна не попыталась рассредоточиться. Я выровнял самолет на высоте 10 метров и послал в русских струю смертоносного свинца из всех 4 пулеметов.

Противник немедленно ударился в панику, едва я пролетел над головами русских солдат. Одни попадали прямо там, где стояли, другие пытались успокоить бьющихся лошадей, остальные бросились в разные стороны, скользя и падая на льду. Мое шасси едва не начало стучать им по головам, прежде чем я пошел вверх. После разворота я смог увидеть невероятный эффект обстрела. Теперь начал свой заход Иллу, а следом и остальные. Следующей целью я выбрал четырехствольный пулемет, стоящий на тяжелой повозке. Мы носились взад и вперед вдоль остатков разгромленной колонны, выпустив в русских около 8000 пуль из 32 пулеметов. Эта русская колонна наверняка даже не пыталась атаковать Виролахти. Когда мы приземлились, пришло сообщение от командира батареи, который видел нашу охоту. Он сообщил, что колонна потеряла половину людей и все машины, а уцелевшие бегом удрали на другой берег залива.

Этим вечером мы натопили сауну в здании почты, и после жаркого пара мы, в лучших финских традициях, голыми катались по снегу. Но наше хорошее настроение испортили раскаты взрывов, доносившиеся со стороны Луумяки – Виипури.

Зимняя война вступила в решающую фазу, так как русские подошли к воротам Виипури. Противник форсировал бухту Виипури и прорвался на полуостров Вила, теперь русские угрожали ключевому городу Виипури с запада. Очевидно, успех нашей штурмовки не прошел не замеченным в штабах, потому

что до окончания боев такие вылеты стали нашей основной задачей.

На следующее утро я получил приказ отправить 2 звена для обстрела целей между Виланиеми и Типпура. Я знал, что это задание не будем таким же пикником, как наш недавний вылет к заливу, так как теперь нам придется прорываться сквозь огонь зениток и истребительный заслон. Облачность шла на высоте около 1000 метров, поэтому я решил подойти к цели в тучах, а потом снизиться для атаки с юга, со стороны вражеских линий, чтобы использовать элемент внезапности. Я полагал, что русские не будут ждать атаки с этого направления. Я тщательно проинструктировал 15 пилотов, которые должны были сопровождать меня, мы взлетели и построились в разомкнутый, эшелонированный по высоте строй, после чего взяли курс на Йоханнес, находившийся прямо к югу от Виипури. Мы летели над слоем туч, лишь изредка видя землю в разрывах облачности. Под нами пролетела группа русских самолетов, следовавшая в противоположном направлении. Это была очень соблазнительная цель, однако у нас был иной приказ, поэтому мы пропустили русских.

Вскоре между тучами мелькнули заводские трубы Йоханнеса. Я впервые нарушил радиомолчание, чтобы приказать группе пройти сквозь тучи. Так как мы заходили с тыла, русские зенитчики, как я и надеялся, решили, что мы свои. Поэтому мы летели совершенно спокойно, пока я не лег на левое крыло, чтобы начать боевой заход. Снова у нас не было недостатка в целях, так как район Туппура – Виланиеми был просто забит солдатами, машинами, орудиями и танками. Я еще заметил, что над Урамаа лениво кружат несколько И-16, другую группу русских истребителей я увидел над Ристиниеми, но ни те, ни другие нас не заметили. Мы должны были нанести короткий сокрушительный удар и поскорее убраться в тучи, чтобы нас не атаковали.

Расстояние до нашей первой цели было около полукилометра, когда в воздухе вокруг нас вдруг замелькали облачка разрывов зенитных снарядов, и наши самолеты затряслись, подкидываемые этими разрывами. Множество клубков дыма – серые, черные, белые – наверняка выдали нашу позицию патрулирующим русским истребителям, но быстро проскочили огневую завесу, и струи пуль из моих 4 пулеметов косой прошлись по колонне марширующих пехотинцев, которые брызнули в разные стороны, точно тараканы. Затем я обстрелял пару танков, но мои легкие пулеметы не причинили им никакого вреда, пули рикошетировали в разные стороны от брони. В конце

захода я пошел вверх и оглянулся через плечо, успев заметить, что остальные 15 «фоккеров» повторили мой заход.

Держась над самой землей, мы полетели на запад, затем резко свернули на север, на случай, если вражеские истребители будут нас преследовать. Мы не желали раскрывать место нахождения нашей базы. Приземлившись, мы обнаружили, что потеряли одного из пилотов. Лишь позднее мы узнали, что русский истребитель сел на хвост «фоккеру» сержанта Франтила, и летчик получил пулю в грудь. Однако, несмотря на тяжелую рану и потерю крови, Франтила сумел посадить истребитель на «ничейной земле» на лед возле Виланиеми, выбрался из кабины и дополз до ближайшего леса. Там его нашел финский патруль, который быстро доставил летчика на ближайший перевязочный пункт. К несчастью, спасти «фоккер» было невозможно, и его пришлось сжечь.

После недели подобных вылетов на штурмовку в среднем по два раза в день нам стало ясно, что подобные операции становятся все более опасными, так как погода улучшалась. Довольно часто небольшие облачка прикрывали наш подход к цели или отход, но все более сильные группы русских истребителей прикрывали колонны на льду. После каждого вылета в наших самолетах обнаруживались все новые осколочные и пулевые пробоины, и каждый пилот невольно прикидывал: когда же закончится его везение? Вылеты на штурмовку, вне всякого сомнения, были самыми трудными заданиями, которые мы получали, и мы боялись их. Глупо отрицать такое. Но не следует путать боязнь и ужас. Боязнь и ужас – совершенно разные чувства. Боязнь нарастает медленно, но более всего – в периоды вынужденного бездействия. Это заразная болезнь, но с ней можно бороться. Зато ужас появляется совершенно внезапно, непредсказуемо, он парализует разум. Есть несколько типов боязни, у каждого летчика они свои. У одного она расцветает все больше и больше, и летчик начинает паниковать, теряя самообладание. Другой загоняет все это вглубь, изображая бесстрашие, подавляя возбуждение. Такое спокойствие очень важно для пилота, если только он останется жив. Страх – естественная эмоция, не следует обвинять того, кто боится. Не все в этом признаются, но боятся абсолютно все. Кто-то относительно легко справляется со своими страхами, кому-то это дается труднее. Но военного летчика, который не боится ничего, караулит старуха с косой. В горячке боя страх улетучивается, мало кто осознает, что светящаяся трасса, пролетевшая рядом с кабиной, несет смерть. Но как только полет закончился и напряжение исчезло, страхи немедленно возвращаются и следуют

за летчиком неотвязно, словно тень.

Хмурым утром 10 марта 2 вражеских истребителя пролетели над нашей секретной базой в Леми. Мы не были уверены, что их пилоты заметили наши истребители, спрятанные среди елей вдоль берега замерзшего озера, но на всякий случай для безопасности два дня мы летали из замерзшей бухточки севернее Леми возле деревни Ристиина. Однако на ночь мы возвращались в казарму в Леми.

Вечером 12 марта я, Вик и Иллу забросили парашюты всего звена в грузовик и отправились в Иммола, чтобы перепаковать их. В мирное время парашюты перепаковывались каждый месяц, но сейчас они валялись в самых ужасных условиях на улице под дождем и снегом почти 4 месяца. Мы распустили их, чтобы просушить, после чего отправились в казарму отдохнуть. На следующее утро мы провели несколько часов, упаковывая парашюты обратно в ранцы. Мы уже начали грузить их обратно в машину, чтобы отправиться в Леми, как вдруг мимо пробежал кто-то, крича невнятно о мире.

Мы поспешили обратно в казарму и вовремя, радио как раз начало сообщение: «Сегодня, 13 марта, военные действия между Финляндией и Советским Союзом прекращены. Прекращение огня вступает в силу с 11.00». Было сделано несколько замечаний относительно уступленных территорий, особенно в Карелии, где я родился. Мы стояли, ошеломленные. Мы знали, что сражаемся против колоссального противника, что наши войска отступают, цепляясь за каждый метр территории. Но перемирие на русских условиях…

Мы даже не заметили приспущенные флаги, когда возвращались в Леми, погрузившись в мрачные размышления. На базе воцарилась атмосфера всеобщего уныния. Даже истребители, укрытые белыми маскировочными сетями, казалось, излучают грусть. Люди сидели, ничего не говоря, и непривычно было не слышать грохота орудий. Это был полный упадок после нескольких месяцев постоянного напряжения.

Прошло несколько дней, прежде чем мы вернулись к реальности. Отчаянная борьба финской армии закончилась. Она не потерпела поражения, но больше не могла противостоять бесчисленным силам русских. Условия перемирия были тяжелыми, но мы провели пока только первый раунд. Вскоре вспыхнет вся Европа, и кто знает, что может случиться в будущем. Наши истребители и их пилоты сделали почти невозможное. Наша задача была сложной хотя бы потому, что противник превосходил нас по численности в десять раз, вдобавок русские

имели более совершенные самолеты. Нам также приходилось сражаться и с другим противником – погодой. Зима выдалась одной из самых холодных, которые когда-либо видела Финляндия. Временами термометр опускался до отметки минус 40 градусов.

За время военных действий воздушная война изменилась радикально. В первые шесть недель боев наши потери оставались небольшими. Русские редко появлялись над территорией Финляндии, а их летчики, видимо, получили только начальную подготовку. Хотя бомбардировщики могли вести плотный перекрестный огонь, они часто поворачивали назад, едва заметив два или три наших перехватчика, используя высокую скорость, чтобы удрать. Мы сражались над родной землей, и наш боевой дух был невероятно крепким.

Но время шло, и мы поняли, что наш противник привык. Боеспособность русских повысилась, появление большого числа истребителей явно подняло их моральный дух, теперь они охотно вступали в бой. Мы в то же самое время были вынуждены использовать ограниченное количество истребителей без всякой надежды на пополнения, и наши силы таяли с каждым днем. Единственное подкрепление, которое мы получили, это 11 бипланов «Гладиатор II», которые не могли соперничать даже с нашими Фоккерами D. XXI, хотя и они не были самыми совершенными истребителями. В Италии были приобретены истребители Фиат G.40, однако они не успели прибыть. Но выжившие летчики-истребители узнали очень много о воздушных боях, за эти 105 дней войны мы научились большему, чем за 10 лет тренировок мирного времени. Война – это лучшая школа боевого мастерства для летчика, ничто не может заменить ее.

Ничто из того, что я пережил и видел за время боев, не поразило меня так глубоко, как вид карельских дорог после рокового дня 13 марта. Одна восьмая населения Финляндии потеряла свои дома, и мы покидали районы, переданные Советскому Союзу. Все движимое имущество беженцев поместилось в сумки на спинах, на ручные тележки и повозки, запряженные лошадьми. Мужчины, молодые и старые, гнали свой скот, матери вместе с маленькими детьми, стариками и больными сидели на загруженных до предела телегах. Эти карелы были вынуждены покинуть свои дома, где жили многие поколения их предков, чтобы перебраться в другие районы Финляндии. Их мрачные лица, задубелые на суровых ветрах Ладоги, были невыразимо печальны. Некоторые, казалось, плохо осознавали трагические последствия событий, которые лишили их домов, ферм и хуторов. Другие казались несколько удивленными, но в их

глазах сверкал гнев. Это были люди, которые предпочтут погибнуть, чтобы не жить под игом захватчиков, вторгшихся на их землю.

Передышка между бурями

Через неделю после окончания военных действий мы в последний раз взлетели со льда озера Кивиярви, покачали крыльями, прощаясь с жителями маленькой деревушки Леми, и полетели на север на аэродром Йоронен. Начался период томительного ожидания, пока командование решит, где же будет базироваться наша эскадрилья. Наши залатанные и потрепанные Фоккеры D. XXI наконец-то отправились на ремонт, который им давно требовался. Пилоты, которые за последние месяцы провели в воздухе больше времени, чем за два года мирной жизни, были рады сбросить все заботы на руки наземного персонала, чтобы отправиться на заслуженный отдых.

Ледяная хватка самой суровой в истории зимы ослабла вскоре после нашего прибытия в Йоронен, и неповторимый весенний аромат северных широт заставил кровь быстрее бежать по жилам. Он развеивал апатию и уныние, в которые мы погрузились после того, как были приняты требования русских. Я брал с собой сэндвичи и много времени проводил, катаясь на лыжах по соседнему озеру, еще покрытому льдом. Солнце днем поднималось все выше, сугробы искрились в его лучах, точно груды драгоценных камней. Время от времени я находил среди елей местечко, укрытое от резких порывов ветра, и даже пробовал загорать. Однако эта идиллия не продлилась слишком долго. Через 10 дней я получил приказ отправиться в южную Швецию, чтобы перегнать домой истребители Брюстер B-239, которые прибыли из Америки, увы, слишком поздно.

Мы с Виком Пытсия отправились на машине в Лахти, где сели на поезд до Хельсинки. Мы с удовольствием предвкушали новое путешествие, и 31 марта в 15.00 поднялись на борт авиалайнера компании «Аэро O/Y», а уже через 2 часа после вылета из аэропорта Мальми мы приземлились в Бромма. Это было странное ощущение: летишь, а тебе не нужно следить за десятками приборов и тревожно крутить головой, осматривая небо в поисках русских, которые могут незаметно подкрасться к тебе.

Из аэропорта Бромма мы поспешили в Стокгольм, намереваясь продолжить путешествие на юг этим же вечером. Но на вокзале выяснилось, что поезд до Гётеборга отправляется только в 23.00, поэтому мы купили билеты, оставили летные костюмы в камере хранения и отправились осматривать город. После строгого затемнения во всех финских городах Стокгольм просто сиял! Мы с Виком таращились широко открытыми

глазами, словно маленькие мальчики, увидевшие свою первую рождественскую елку. Но еще большим контрастом по сравнению с истерзанной войной Финляндией были жители Стокгольма. Финны все еще не отошли от условий перемирия, а женщины так и не сняли военные облачения – шерстяные брюки и тяжелые ботинки, но здесь, в Кунгсгатане, разодетые девушки весело улыбались и смеялись. Их настроение было настолько заразительным, что мы с Виком решили пообедать в шикарном ресторане. Нас отлично обслужили, борьба финского Давида с русским Голиафом произвела неизгладимое впечатление на жителей шведской столицы. И жаль, что вскоре нам пришлось садиться на поезд.

Наши попутчики смотрели на нас с нескрываемым любопытством. Очень быстро по всему поезду разнеслась весть, что в нем едут финны, и вскоре нас навестила жена кондуктора, которая хорошо говорила по-фински и оказалась уроженкой Ялливаара. Утром наш поезд прибыл в Гётеборг, и после еще одной небольшой экскурсии мы прибыли к месту назначения в Тролльхаттан, где устроились в отеле.

На следующий день рано утром мы отправились на соседний аэродром. Ясный весенний воздух был прохладным после ночного морозца. Здесь, далеко на юге, снег уже растаял, и единственным напоминанием о зиме были несколько подмерзших лужиц. Одноместные истребители Брюстер B-239, которые нам предстояло забрать, были списаны из американского флота, доставлены в Швецию и собраны в Тролльхаттане норвежскими механиками под наблюдением представителя компании «Брюстер» Роя Мэтьюза, летчика-испытателя Р. Уинстона, хорошо известного финского летчика Вайно Бремера и его инженера Бергера. Мы прибыли на аэродром, и наконец перед нами появился современный истребитель, который, хотя и родился одновременно с фоккером D. XXI, уже имел такие детали конструкции, как убирающееся шасси и винт регулируемого шага. Бочкообразный цельнометаллический среднеплан с работающей обшивкой на потайных заклепках имел гидравлически управляемые закрылки. Его летные характеристики были значительно выше, чем у «фоккера». Я забрался в кабину, и мне объяснили значение и функции каждого прибора и переключателя. Внимательно ознакомившись с устройством кабины, я поднялся в воздух для получасового ознакомительного полета.

Нельзя полностью узнать новый самолет за время такого короткого полета, особенно если летишь над совершенно

незнакомой местностью и приходится все время следить за аэродромом, который так и норовит скрыться из виду. В действительности я успел только проверить работу приборов и органов управления, которые функционировали нормально, но о летных характеристиках самолета получил лишь самое смутное представление. Однако нам предстояло перегнать «Брюстеры» в Финляндию как можно быстрее, до того, как начнется оттепель. К нам присоединились еще два перегонных пилота, поэтому я решил, как только они закончат знакомиться с самолетом, в этот же день отправиться в долгий путь домой, до того как мое мужество меня покинет.

Истребитель, который я выбрал для перелета, имел финский номер BW-375, и эта машина стала моим личным самолетом на ближайшие два года, на ней я благополучно пролетел 100 000 километров. Вскоре после полудня наши 4 «Брюстера» вылетели из Тролльхаттана, первый отрезок путешествия длиной 500 километров заканчивался в Стокгольме, где я планировал остаться на ночь. Летные условия были идеальными, и мы получили великолепную возможность ознакомиться с особенностями новой машины.

Наш курс позволял полюбоваться великолепной панорамой южной Швеции с ее бесчисленными озерами и речками. Хотя мы не знали района, над которым летели, и у нас была лишь пара карт, заблудиться было почти невозможно, ведь у нас были такие великолепные ориентиры, как крупнейшие шведские озера Венерн и Веттерн. Рация самолета ловила веселенькую танцевальную музыку, к которой примешивался глубокий гул мотора «Райт-Циклон». Примерно через час мы уже могли различить шапку дыма, висящую над Стокгольмом.

Наши 4 «Брюстера» сделали круг над аэродромом Бромма и приготовились садиться. Ветер шел с неблагоприятного направления, вынудив нас садиться на полосу № 8, самую плохую на аэродроме. Сдвинув фонарь назад, я начал заходить на посадку. Но как только колеса истребителя коснулись покатой асфальтовой полосы, он сразу попытался скапотировать. Я немедленно нажал на тормоза, пытаясь удержать «Брюстер», который катил по полосе со страшным шипением, так как зажатые шины скребли по асфальту. Наконец мне удалось остановить самолет. Второй и третий «Брюстеры» сели примерно так же, но пилот четвертого неправильно оценил ситуацию, и правое крыло его истребителя зацепило землю. К счастью, повреждения оказались невелики, мы оставили самолеты на поле, накрыв их на ночь чехлами.

Через час мы уже были в Стокгольме, но случайная встреча с

пилотом нашей авиакомпании «Аэро О/Y» резко ухудшила настроение. Он сказал, что в Мальми, куда нам предстояло прилететь завтра, уже началась оттепель. На следующее утро я получил приказ от представителя наших ВВС в Стокгольме немедленно вылетать в Финляндию, несмотря на ужасные условия в аэропорту Мальми. Наш отлет ускорило прибытие в Бромма русского авиалайнера! Наши шведские друзья не хотели попасть в неловкое положение, когда русские могли нос к носу столкнуться с 4 финскими истребителями. Поэтому мы поспешно заправили самолеты, оплатили все счета и к полудню уже находились в воздухе, направляясь в Финляндию. Погода была чудесной, мы летели на высоте 2000 метров и уже через полтора часа были над Хельсинки. Счастье нас не оставило, и мы благополучно сели на раскисшем аэродроме.

Наше пребывание в столице получилось коротким, и уже на следующее утро мы снова были в Мальми, снова поднявшись на борт Ju-52/3m компании «Аэро О/Y», который носил имя «Калева», для нового путешествия в Стокгольм за очередной партией «Брюстеров». 9 апреля 1940 года, через сутки после нашего прибытия в Тролльхаттан, радио сообщило, что немецкие войска вторглись в Норвегию. Рано утром 10 апреля я поднял один из «Брюстеров» в воздух, чтобы осмотреться, так как мы были очень близко к границе. Я набрал высоту 4000 метров, и пролив Скагеррак оказался передо мной, как на ладони, на юго-западе находилась Дания, на северо-западе Норвегия. Я заметил несколько судов, направляющихся на север. В воздухе появились около 20 транспортных самолетов в сопровождении двух больших групп истребителей – вероятно, это были немецкие силы вторжения. Я не осмелился пересечь шведскую границу и предпочел наблюдать за историческим событием издалека.

Вскоре после того, как я приземлился, в Тролльхаттан прилетела эскадрилья шведских бомбардировщиков. Судя по всему, шведы начали мобилизацию. Мы, уже закаленные в боях ветераны, не могли скрыть своего удивления. Личный состав эскадрильи был одет в парадную форму с белыми шарфами и надраенными ботинками. Их самолеты не были рассредоточены, а стояли посреди аэродрома, где они оказались бы великолепной мишенью в случае внезапной атаки. Зато экипажи всей толпой отправились в город!

Одинокий часовой скучал возле ангара, опершись на винтовку, и охотно взял у нас сигарету, несмотря на огромный плакат «Не курить!» на стене прямо над ним. Мы подумали, что во все времена очень полезна маленькая война, «чтобы нюх не

теряли». Однако вскоре наше удивление перешло в гнев, когда шведы вежливо проинформировали нас, что они переходят на военное положение и потому конфискуют наши истребители.

Наши норвежские механики уже убыли, чтобы присоединиться к солдатам, защищающим свою родину, но в любом случае их задача была практически выполнена, все добавочные работы на «Брюстерах» могли сделать мы сами вместе с представителями фирмы. Все наши протесты были бесполезны, но мы продолжали целый день названивать в Стокгольм, не прекращая работу над истребителями. Наконец 11 апреля шведы сдались и сообщили, что мы можем лететь, если найдем топливо.

Они прекрасно знали, что все запасы бензина на аэродроме тщательно охранялись. И тогда мы решили, что хорошо смеется тот, кто смеется последним. Мы позвонили представителю компании «Шелл» в Тролльхаттане и договорились, что он пришлет цистерну на аэродром как раз в то время, когда шведы обедают. Ничего не подозревая, он выполнил наше пожелание, мы быстро заполнили баки «Брюстеров». Ближе к вечеру мы дружно запустили моторы всех 4 «Брюстеров», и тишину аэродрома разорвал басовитый гул мощных «Циклонов». Не задерживаясь для прогрева, мы вырулили на бетонную полосу и пошли на взлет, сделав вид, что совершенно не понимаем отчаянных сигналов, которые делали шведы. Описав круг над аэродромом, мы полетели дальше!

Через 30 минут плотные облака вынудили нас спуститься к самой земле. Видимость быстро ухудшалась, небо окрасилось в черный цвет, но внезапно я заметил лучик света. Я решил подняться над тучами и в сопровождении своего ведомого мастера-летчика Туркка вынырнул из туч на высоте 2500 метров. Йоппе Кархунен, лидер второй пары, очевидно, неправильно понял наши намерения, потому что продолжал лететь на малой высоте. Мы летели по компасу и часам, и когда прошли 2 часа, я решил, что мы находимся примерно над Стокгольмом.

Так как в тучах не было ни малейшего разрыва, нам пришлось идти вниз сквозь них. Туркка подобрался поближе ко мне, чтобы не потерять контакт. Слой туч оказался толще, чем я сначала ожидал, и нам пришлось спуститься до 300 метров, прежде чем показалась земля. Местность была совершенно незнакомой, хотя я знал, что мы все еще над Швецией. Населенные пункты, озера и реки, которые мелькали под нами, не давали никаких подсказок. Так как топливо подходило к концу, у нас не было времени определиться. Больше инстинктивно, чем руководствуясь рассудком, я повернул на юг, и через пару минут позади нас замелькали разрывы зенитных снарядов. Вероятно, это

был особый шведский способ прощаться после нашего бегства из Тролльхаттана.

Под нами скользили шведские берег и прибрежные острова, потом они уступили место Похьянлахти, или Ботническому заливу. Пролетев над Аландскими островами и Турку, мы очутились над родной землей и наконец добрались до Мальми, причем как раз в то время, когда туда прилетела пара Йоппе. Даже специально договорившись, нельзя было организовать более точную встречу. На следующий день мы вместе с Туркка полетели в Стокгольм на борту авиалайнера компании «ABA – Шведские авиалинии», чтобы забрать еще 2 «Брюстера», которые пригнали из Тролльхаттана в столицу. На следующий вечер мы уже вернулись в Хельсинки, и задача перегона истребителей в Финляндию была выполнена. Перегонка самолетов казалась нам просто отдыхом после тяжелых боев в условиях суровой зимы, но все-таки я нашел ее интересной. Две недели пролетели, словно на крыльях. И действительно, большую часть времени мы провели на крыльях.

За время моего отсутствия эскадрилья избавилась от верных старых «фоккеров» и прибыла в Хельсинки, где была включена в систему ПВО столицы. При перегоне D. XXI из Йоронена в Тампере, где они были фактически перестроены, произошел несчастный случай. Два самолета столкнулись в воздухе, и погибли оба пилота – многообещающие младшие лейтенанты Хейкки Ильвескорпи и Ээро Савонен. Они пережили Зимнюю войну, летая в составе моего звена.

Прибытие Брюстеров B-239 вдохнуло новую жизнь в нашу эскадрилью. Мы уже прикидывали, как будет вести себя американский истребитель в различных боевых ситуациях, с которыми мы столкнулись в прошлую войну. Кроме того, нам нужно было освоиться с мощным 9-цилиндровым двигателем «Райт-Циклон» R-1820-G5, который развивал мощность 1000 ЛС при взлете и 850 ЛС на высоте. Самолет был вооружен тяжелыми 12,7-мм пулеметами, имел механически убирающееся шасси, винт регулируемого шага, рацию и много других полезных устройств.

14 июня 1940 года самолет компании «Аэро O/Y», курсировавший между Таллином и Хельсинки, был сбит русскими бомбардировщиками. Нам было приказано немедленно взлететь и патрулировать над местом инцидента. Однако Финский залив уже забрал свои жертвы: когда мы прибыли туда, все, что осталось от самолета, – это масляное пятно на воде. Мы были готовы к самому худшему, но ничего не произошло за время полета.

Аэропорт Мальми совершенно не подходил для базирования 40 истребителей и проведения пассажирских полетов. Поэтому, когда в конце августа был достроен новый аэродром Весивехмаа в Лахти к северу от Хельсинки, эскадрилья перебазировалась туда. Теперь вокруг снова была мирная сельская местность, хотя мы и нарушали этот покой пулеметной стрельбой. Эти учения были очень успешными, что предвещало успех в будущих боях, если только нам придется в них участвовать. «Брюстер» оказался еще лучшей орудийной платформой, чем «фоккер», и мы часто добивались 100 попаданий на 100 выстрелов. Между учебными полетами я сумел выкроить время для занятий легкой атлетикой. Наши казармы находились на берегу канала Вяяски, и нельзя было найти лучшей местности для пеших и лыжных кроссов. Мы ходили по грибы, часто за 10 или даже 15 километров, иногда мы отправлялись на лодках ловить рыбу. Все это помогало сохранять физическую форму.

Жизнь была прекрасной и спокойной. Слишком спокойной, признаться честно. Поэтому я со своими друзьями – Пате Бергом, Пелле Совелиусом – даже обсудил возможность получить отпуск, чтобы завербоваться добровольцем в ВВС одной из воюющих держав и получить боевой опыт на современном истребителе. Однако стоило нам заикнуться об этом старшим офицерам, как мы получили жестокий выговор, поэтому нам оставалось сбрасывать излишки энергии, еще больше интенсифицировав наши занятия спортом. Мы не могли даже предположить, сколько времени пройдет, прежде чем мирная передышка в Весивехмаа останется не более чем приятным воспоминанием прошлого. На горизонте снова начали собираться военные тучи. Это была передышка между бурями, и вскоре мы снова вступили в бой, чего так страстно желали.

Снова война

«Эскадрилье HLeLv 24 оставаться в полной боевой готовности до дальнейших распоряжений». Прошли зима и весна, но война в Европе продолжала бушевать. У нас было более года, чтобы оправиться от ран, нанесенных Зимней войной, когда наступил июнь 1941 года. 16 июня в 16.00 мы получили приказ, который мог означать лишь одно: правительство ожидает возобновления войны с Россией.

Сразу началась бурная деятельность. Мы принялись рыть укрытия для наших истребителей и маскировали аэродром. Кроме того, светло-серую обшивку «Брюстеров» спешно перекрасили в темно-зеленый цвет с черными пятнами, тщательно пристреливали пулеметы. Летние дни долгие, и мы работали с 06.00 до 23.00 не покладая рук. Главной задачей было хорошо подготовиться к новым испытаниям. Начали прибывать мобилизованные резервисты, мы устроили им небольшие курсы переподготовки. Весь долгий день «Брюстеры» взлетали и садились на аэродроме Весивехмаа. На стрельбище раздавался непрерывный треск очередей, на аэродроме ревели моторы, над которыми колдовали механики. Увертюра к войне получилась очень шумной.

Через неделю после приказа о переходе на полную готовность, 22 июня мы узнали, что немецкие войска атаковали Советский Союз. Мы все были уверены, что вскоре и нам придется вступить в бой, и действительно, 25 июня пламя войны снова опалило финскую землю. Советские самолеты бомбили наши береговые батареи, а советская артиллерия на полуострове Ханко открыла огонь по финской территории. Мы снова воевали, однако теперь уже не одни. Невероятно тяжелые условия Зимней войны еще были свежи в нашей памяти, но новый конфликт, Война-Продолжение, начался в тот момент, когда северный климат демонстрировал свое обманчиво приветливое лицо, и мы были уже не зелеными новичками, а закаленными ветеранами. И что самое главное – наша эскадрилья наконец-то имела новые, более современные истребители.

В действительности война в воздухе шла с самого первого дня Войны-Продолжения, я теперь командовал первым звеном HLeLv 24, которое имело 8 Брюстеров B-329. Весь первый день мы патрулировали в воздухе до 02.00, так как белые ночи северных широт это позволяли. Мы не сумели обнаружить противника, что объяснялось неудачным расположением нашей базы, которая находилась в глубоком тылу. Телефонная связь с постами СНИС

работала плохо, и часто вызов приходил тогда, когда русские уже улетели, однако другим эскадрильям повезло больше, они имели стычки с противником и в первый же день сбили около 20 русских бомбардировщиков.

Так как я был самым старшим по званию командиром звена, в мои обязанности входило и командование эскадрильей в случае отсутствия командира. Эта работа мне совершенно не нравилась, так как, чтобы исполнять эти обязанности, приходилось отказаться от полетов. Но так или иначе вечером 20 июня я оказался на командном посту, когда один из береговых наблюдателей сообщил о 3 бомбардировщиках, летящих с юга. Я быстро послал Вика Пытсия и Напу Маннила вместе с одним из молодых и неопытных пилотов – Курре Гинманом – перехватить противника.

Чуть южнее города Лахти 3 «Брюстера» успешно атаковали противника, и каждый из пилотов сбил по одному СБ-2. Жители Лахти были настолько благодарны, что прислали огромную коробку сладкого печенья для пилотов.

4 «Брюстера» моего звена были отправлены прикрывать штаб в Миккели, ими командовал лейтенант Мустонен. К этому времени всем стало ясно, что Весивехмаа непригодно для базирования перехватчиков, поэтому мы начали готовиться к перелету на аэродром Рантасалми, который находился в 200 километрах от нас. 3 июля мы начали перебазирование, а в Весивехмаа прилетели заслуженные ветераны Фоккеры D. XXI, которые были полностью перестроены в Тампере. Мы побросали свои пожитки в «Брюстеры», благо их пухлые фюзеляжи имели большое багажное отделение, позволяющее летчикам перевозить вещи с одной базы на другую. Прибыв в Рантасалми, мы сразу отправились на хутор Пывила, искать место расквартирования.

На следующее утро после прибытия мы отправились сопровождать несколько «Бленхеймов», которые должны были бомбить цели в секторах Элисенваара, Яаккима и Тюрья. Я испытал невыразимое наслаждение, когда снова пересек границу, на которую нас вынудило отойти несправедливое перемирие. Границу с воздуха легко было заметить по широкой полосе вырубки, которая словно шрам пересекала знакомую мне землю. В Илхалла наши «Бленхеймы» нашли свою цель и точно сбросили бомбы. Я думаю, это был важный русский склад, так как внизу поднялся столб огня и дыма, как от вулкана.

Проводив бомбардировщики обратно до границы, мы выяснили, что у нас еще осталось достаточно топлива для полета на свободную охоту. Здесь преследовались две цели: нужно было

ознакомить молодых пилотов с местностью и по возможности потрепать русские истребители. Мы пролетели над аэродромом Менсуваара, который еще находился в руках русских, но не увидели противника. Так как мой дом находился всего в 10 километрах отсюда, я повернул в нужном направлении. Северо-восточнее Сортавалы мы обнаружили новый вражеский аэродром, который встретил нас слабым зенитным огнем. Затем мы увидели, что в Ускела строится еще одна база, а затем мы оказались возле Вяртсиля, нашей старой базы во время Зимней войны, которая теперь находилась на вражеской территории. Но, несмотря на внушительные размеры аэродрома, на нем не оказалось ни одного самолета. Поэтому мое желание испытать «Брюстер» в бою так и осталось неудовлетворенным.

До этого времени новая война казалась несколько вялой по сравнению с Зимней войной. Два новых пилота, Каюс Метсола и Вайски Сухонен, присоединились к моему звену и после нескольких ознакомительных полетов были готовы вступить в бой. Дни проходили в вылетах на свободную охоту и патрулирование, но вражеских самолетов мы практически не встречали. Основные силы советской авиации были брошены на юг в попытке остановить немецкое наступление, которое развивалось с ошеломляющей стремительностью. По вечерам после полетов мы садились вокруг переносного радио Курре Гинмана и слушали новости и танцевальную музыку, пили огромное количество свежего, горячего, душистого кофе и поедали жареные сосиски. Такая жизнь казалась нам просто роскошной после испытаний предыдущей зимы.

8 июля мы поднялись в 02.30 и, хлебнув кофе из термосов, лениво побрели к ожидающим нас истребителям. Стояла такая невероятная тишина, что можно было слышать чириканье пробуждающихся птичек, к которым понемногу присоединялись более крупные птицы. После прошедшего вчера дождя остались мелкие лужицы, которые весело сверкали в лучах восходящего солнца. Свежий чистый воздух был просто восхитителен. Мы немного поболтали возле самолетов, а затем ровно в 03.00 запустили моторы, рев которых тут же распугал всех птиц. После короткого прогрева наши истребители, разбрызгивая лужи, начали разбег по аэродрому. В воздухе мы убрали шасси и повернули навстречу солнцу, красно-золотому шару, который уже превратил горизонт в поле желтых нарциссов с розовыми проблесками под аквамариновым небом. Кроме нескольких мелких перистых облачков, мы были в утреннем небе совершенно одни. Лучи солнца, отражаясь от озера Хаукивеси, искрились на

крыльях и фюзеляжах «Брюстеров». Плексиглас кабин в результате превращался в разноцветные драгоценные камни. Никакой художник, даже самый талантливый, не смог бы запечатлеть эту картину на холсте.

Все вокруг казалось настолько мирным, что приходилось буквально силой заставлять себя думать, что в эту самую минуту какой-нибудь парень из Курска, Киева или Калинина может крутиться в вышине, выжидая удобный случай, чтобы всадить в тебя длинную очередь! Мы отрабатывали постоянную бдительность, так как в случае полета против солнца его слепящие лучи могли укрыть Иванов, готовящихся нанести свой удар. Время от времени я отворачивал нос своего «Брюстера» от солнца, чтобы осмотреться, но мы прибыли к линии фронта юго-западнее Парккила без всяких инцидентов.

Мы начали патрулировать вдоль линии фронта, и внезапно слева и ниже, не более чем в 50 метрах над землей, мы заметили поток «Чаек», летящих строем фронта. По моему сигналу мы довернули, каждый выбрал себе цель. Я тщательно вывел своего Ивана на перекрестие прицела и помчался за ним, пока не различил голову и плечи пилота. Я нажал гашетку, и мои трассы пропороли «Чайку» от хвоста до винта. Из-под капота русского истребителя повалил черный маслянистый дым, «Чайка» перевернулась на спину и вертикально рухнула прямо в лес внизу.

Справа и выше меня летели 3 истребителя, следуя за мной, как за лидером: сначала «Чайка», за ней один из наших «Брюстеров», а замыкала строй еще одна «Чайка»! Я дернул ручку управления и пошел вверх с разворотом, атаковав замыкающий самолет сбоку. Однако я плохо рассчитал упреждение, и мои трассы пролетели перед русским, который сразу круто отвернул влево. Я свалил «Брюстер» на крыло, следуя за поворотом «Чайки», но эта птичка находилась в опытных руках. Русский заложил крутой вираж, понимая, что я не смогу его повторить на своем менее маневренном истребителе. Я сумел лишь дать пару коротких очередей, когда он на мгновение мелькал у меня на прицеле. Страшно разочарованный, я повел «Брюстер» в самую крутую вертикальную спираль, какую только мог сделать, но мои пулеметы бесполезно поливали пустое небо. Русский внезапно отвернул вправо, резко спикировал и исчез.

К этому времени я оказался уже довольно далеко от места основного боя. Самолет моего противника исчез без следа, так как его камуфляж слился с лесом внизу, держась над самой землей. В результате мне осталось лишь повернуть назад к месту оговоренной встречи. Но сразу после поворота я увидел выше

себя одинокую «Чайку», которая летела на юг. Я повернул прямо на врага, дал полный газ и начал набирать высоту. Единственным способом уничтожить этот исключительно маневренный биплан было застигнуть его пилота врасплох. Я быстро догнал «Чайку», старательно держась в слепой зоне – сзади и чуть ниже. Чтобы наверняка попасть первой же очередью, я приблизился к русскому чуть ли не вплотную, так что мог видеть мельчайшие детали: яркие красные звезды на бледно-голубых нижних плоскостях, маленькие клубки дыма из выхлопных патрубков, расчалки и даже створки ниш шасси. Русский совершенно не подозревал о моем присутствии, так как не сделал и попытки изменить курс. С расстояния 50 метров я открыл огонь, моя первая очередь ударила по мотору снизу и прошлась по брюху фюзеляжа. «Чайка» резко дернулась, затем свалилась на крыло и упала на луг внизу. Я бросил взгляд на наручные часы – время 04.32. день только начинался! Я по радио собрал самолеты звена вместе, мы встретились над Парккила и примерно в 05.00 приземлились в Рантасалми. Все вместе мы сбили 5 самолетов, что еще более укрепило нашу веру в возможности «Брюстера» – нашей «Небесной жемчужины», как мы начали ласково называть этот небольшой моноплан. Мы второй раз за утро хлебнули кофе, после этого в течение часа обсуждали бой, а я готовил донесение, затем заступил на утреннее дежурство на командном пункте.

Лето оставалось неизменно жарким, лишь изредка дождь смывал пыль с наших истребителей. 10 июля началось наступление армии севернее Ладоги, она продвигалась так стремительно, что уже 21 июля 4-я армия пересекла старую границу в Салми. Это наступление нарушило планы нашей эскадрильи, ей приказали установить господство в воздухе над Ладогой и Карельским перешейком, поэтому мы почти все время патрулировали в воздухе, прикрывая свои войска. Однако противник не рисковал бросить нам вызов. В течение недели мы ежедневно взлетали до рассвета, мотались в воздухе, а последняя посадка совершалась уже после заката. Мы постепенно освоились с дикой местностью внизу, так как каждый вылет добавлял 2 часа и 1000 километров в наши летные книжки. Во время этих полетов мы могли видеть «пожары отмщения», которые зажигали отступающие русские. Лесные пожары бушевали вокруг Иломатси, Толваярви, Лоймола, вокруг Ляскела было более 20 очагов возгорания, в Импилахти сгорели многие дома, и завод Питкяранта и его окрестности превратились в сплошное море огня. Большинство пожаров было зажжено русскими, но кое-какие стали результатом артиллерийских обстрелов. Всюду, насколько

хватало глаз, в воздух поднимались столбы дыма, ядовитые газы проникали в кабины наших истребителей.

Мы пролетели над районом боев Зимней войны в Коллаа, где все еще можно было видеть изуродованный лес, хотя кусты отважно пытались укрыть ужасные шрамы. Нечастые воздушные стычки и спорадические вспышки зенитного огня, обычно над районом Сортавалы – вот и все, что оживляло наши двух– и трехчасовые вылеты. Нам поручили прикрывать с воздуха перевозки крупных масс войск на станциях Хейнавеси, Варкаусе, Пиксамяки и Миккели. Однако эти вылеты были очень скучными, так как русские, похоже, не подозревали об этих перевозках. Ни один русский самолет так и не показался поблизости.

На полях вокруг Пювиля, примыкающих к аэродрому, сенокос был в самом разгаре. В свободное от дежурств время мы охотно помогали крестьянам. Запах свежескошенного сена освежал после резкого запаха высокооктанового бензина и машинного масла в кабине истребителя, от которого уже свербело в носу. Сауну мы топили каждый день, и каждый вечер мы с удовольствием парились, смывая пыль сенокоса. Рядом с нашей казармой имелась небольшая бухточка, где можно было прекрасно поплавать после сауны. Мы даже начали вставать на час раньше, чтобы освежиться перед вылетом. Вода в бухте напоминала парное молоко по сравнению с холодным утренним воздухом.

В последний день июля наша армия начала наступление на Карельском перешейке. День за днем мы носились над наступающими войсками, не позволяя вражеским самолетам вести разведку, и лишь изредка мы сопровождали «Бленхеймы», летящие что-нибудь бомбить. С высоты птичьего полета мы следили за наступлением, видели вспышки орудийных выстрелов, по которым можно было определить положение линии фронта. Горящие дома в деревнях отмечали районы, которые русские готовятся оставить.

Наши войска остановились в Похьялахти на северном берегу Ладоги, и 13 августа мы атаковали первый конвой на Ладожском озере. Мы патрулировали в воздухе, как обычно, и полет был просто скучным, если не считать зенитного огня возле Елисенваара и Куркийоки. Затем, пролетев некоторое расстояние на юг над сверкающим зеркалом озера, я заметил большой вражеский конвой. Немедленно сообщив об этом в штаб, я получил разрешение атаковать. Мы заходили на конвой издалека со стороны солнца, а затем начинали пикировать парами. Из 20 кораблей под нами 8 были военными, и 2 из них сразу начали ставить дымовую завесу. Перед нами возникла плотная завеса зенитного огня, сверкающие шарики разрывов вспыхивали на

пути самолетов, а позади них начало собираться облако дыма. Вдруг до меня донесся резкий отрывистый треск откуда-то сзади, мой «Брюстер» резко дернулся, да так, что ручка управления едва не вырвалась из ладоней. Однако истребитель выправился, вроде бы не получив серьезных повреждений, поэтому я атаковал первое судно. Мои пулеметы прошлись по его палубе от носа до кормы, и когда я пролетал мимо, то видел экипаж, разбегающийся в разные стороны. Затем на прицеле возник следующий корабль, и я всадил порцию свинца в него тоже. Оглянувшись через плечо, я убедился, что остальные «Брюстеры» тоже начали штурмовку, я заскользил над водой, ведомые последовали за мной. А один из русских кораблей охватило пламя.

После атаки Курре Гинман не смог выпустить шасси, шланг гидравлики был перебит осколком, поэтому ему пришлось садиться на брюхо, изуродовав себе пропеллер. Не считая нескольких мелких пробоин от осколков снарядов, один из которых, похоже, и стал причиной услышанного шума, мой «Брюстер» остался совершенно цел. Даже не верилось, что я прорывался сквозь завесу зенитного огня.

После посадки я обнаружил, что мне прислали еще двух новых пилотов – Вилппу Лакио и Лила Лилья, в результате чего в звене образовался перекомплект летчиков. Это было очень здорово, так как часто нам приходилось летать по 20 часов в день, что вело к страшному переутомлению. В этот период нельзя было даже заикнуться об увольнении, но все-таки однажды вечером в середине августа мне удалось вырвать разрешение всем звеном поехать в Варкаус. Мы набились в салон BMW Курре и поехали в город, где закупили растворимый кофе, посетили парикмахера и с удовольствием пообедали в ресторане.

Наши армии наступали гораздо быстрее, чем ожидалось, и 16 августа после упорного боя взяли Сортавалу. Остальные армии, наступавшие на перешейке, вышли на берега быстрой реки Вуоксы. Форсировать Вуоксу было совсем непросто, ширина реки делала войска крайне уязвимыми во время переправы. Поэтому мы получили приказ прикрыть их, и, начиная с 05.00, мы мотались взад и вперед над местами переправы. Несколько плоскодонных лодок уже стояли у противоположного берега, теперь реку пересекали большие плоты с техникой и оружием. Вдали мы могли видеть Хейнйоки и Паакколa, которые пока оставались в руках русских, но там никто не проявлял никакой активности.

Минуты летели, а переправа проходила совершенно гладко, и через час я уже начал думать, что русские не попытаются

помешать операции, но наконец чуть ниже облачного слоя появились шесть черных точек. Они быстро росли, и вскоре я сумел различить характерный профиль «Чаек». Мы повернули, чтобы атаковать русских, и завязался безумный воздушный бой. Каждый финн выбрал свою собственную «Чайку», и уголком глаза я заметил, что один из русских самолетов уже пошел к земле, дымя. Почти одновременно я увидел, как другая «Чайка» на бреющем пошла в атаку на два понтона на реке. Единственным способом остановить ее было спикировать и броситься в лобовую атаку. Я опустил нос своего «Брюстера», и через мгновение мы неслись навстречу друг другу со скоростью 1000 км/ч. Когда столкновение уже казалось неизбежным, «Чайка» внезапно дернулась в сторону и пошла вертикально вверх. Я проскочил мимо русского на расстоянии не более трех метров, а он потом врезался в деревья на берегу.

Бой закончился так же внезапно, как и начался. Для 4 «Чаек» это был последний полет, а 2 уцелевших удирали так быстро, как только могли. Мы не могли гнаться за ними, так как нашей основной задачей было прикрывать переправу. Однако двое наших новичков, Вилппу Лакио и Лила Лилья, одержали первые победы, так же как и Кайус Метсола. Мы покрутились над рекой еще 30 минут, а потом нас сменило другое звено. На обратном пути нас встретило огромное кучевое облако, вынудившее быстро набрать высоту. Но вскоре мы уже приземлились в Рантасалми, где механики сноровисто принялись заправлять и перевооружать «Брюстеры» для следующего вылета к Вуоксе. Мы были рады узнать, что еще один пилот увеличил свой счет, это был старый лис Века Римминен.

Вскоре стало ясно, что теперь наш аэродром находится слишком далеко от линии фронта, поэтому 21 августа, в день, когда наши войска отбили Какисалми, мы уложили свои вещички в «Брюстеры». После дежурства над шоссе между Кауккола и Кивиниеми мы должны были приземлиться в Иммола, где целую вечность назад началась для нас Зимняя война.

Чем дальше мы продвигались по территории Карелии, тем чаще попадались следы войны. Огромный железнодорожный мост в Антреа рухнул в реку, так как его взорвали отступающие русские. Пожары бушевали в Саккола, Кивиниеми, Пыхаярви и Тайпале, города были затянуты облаками дыма с мелькающими в них языками пламени и искрами. Это была удручающая картина, и мое настроение ничуть не улучшило появление 3 истребителей МиГ-3, к тому же они сумели удрать от нас, сверкая пятками.

Когда мы приземлились в Иммола, там к нам

присоединились 4 «Брюстера», которые были отправлены дежурить в Миккели. В результате звено снова достигло штатной численности.

Прошло чуть более недели, и 29 августа был отбит Выборг. Этот день встретил нас плотными тучами и туманом, однако в 06.30 погода немного улучшилась, и звено получило приказ провести разведку южнее Сумма. Для выполнения задания были выделены 8 «Брюстеров», но основание облачного слоя над базой сначала было на высоте всего 100 метров, поэтому мы были вынуждены повернуть назад, когда тучи вообще опустились до вершин деревьев. Я сообщил об этом командованию, но в ответ мне сказали, что задача исключительно важная. Поэтому я приказал 4 «Брюстерам» возвращаться на базу, а сам повел остальные дальше, надеясь все-таки провести разведку, летая кругами.

Когда мы подлетали к Выборгу, то поднялись над нижним слоем туч на высоту 1200 метров. Мы летели прямо на юг между двумя слоями туч, и по воле провидения в самый нужный момент как раз над районом, который нам приказали осмотреть, открылся просвет. Я спиралью пошел вниз, словно летел внутри трубы. Мне удалось увидеть кое-какие вражеские укрепления, но пока я их разглядывал, самолет сам нырнул в тучу. Мне показалось, что меня макнули с головой в гороховый суп, так как я не видел даже консоли собственных крыльев. Авиагоризонт начал лихорадочно крутиться, и я попытался лететь туда, где, как я решил, я вижу свет. Однако меня швырнуло в угол кабины, и альтиметр посыпался вниз. Я рванул сектор газа и попытался поставить рули в нейтральное положение. Альтиметр замер, зато скорость упала, и я свалился в штопор! Это было очень опасно, так как мой «Брюстер» вертелся в туче над вражеской территорией.

Руль в противоположную сторону, ручку управления вперед, педали на ноль – стандартная формула выхода из штопора. Но все мои попытки ни к чему не приводили. Слабая затяжка привязных ремней привела к тому, что меня мотало из стороны в сторону, и я решил, что у меня остался только один выход – прыгать! Я сдвинул фонарь кабины и попытался встать на сиденье, но сильный порыв ветра вдавил меня обратно в кабину. Мимо пролетели листы карт, револьвер взвился вверх и так треснул меня по голове, что зазвенело, я чуть не потерял сознание. Грязь и пыль с пола кабины затянули все вокруг. Я не мог выпрыгнуть из этого взбесившегося истребителя! Я снова сел на сиденье, твердо поставил ноги на педали и снова попытался восстановить управление. Это была последняя отчаянная

попытка. Альтиметр продолжал сыпаться вниз, он уже проскочил отметку 300 метров. За всю свою жизнь я еще ни разу не был так испуган. Я охотно поменял бы свое нынешнее положение на небо, полное русских истребителей. Но когда, казалось, все уже потеряно, на помощь пришел ангел-хранитель, который восстановил управление. Альтиметр показывал 50 метров, и я все еще не видел земли.

Я с облегчением вздохнул. Рывком я закрыл фонарь и дал мотору полный газ, поднял нос «Брюстера» и пошел вверх, пробивая тучи. Наконец, на высоте 1500 метров я выскочил на солнце. Я чувствовал, что буквально второй раз родился. По радио я вызвал Веку Римминена, назначив ему встречу над Юстила, после чего благополучно приземлился в Иммола. Но мою одежду можно было выкручивать – она промокла насквозь.

На следующий день, еще не отойдя полностью от вчерашнего приключения, я повел звено на разведку к аэродрому Яппила. Мы покружили над Карелией, пролетели над руинами Какисалми, где стояли лишь обгорелые печные трубы, похожие на обвиняющие пальцы. Оттуда мы взяли курс на юго-запад к Сейвятё, в направлении аэродрома, который мне было приказано проверить. Я разделил звено на две группы по 4 истребителя, одна обеспечивала прикрытие сверху, вторая осматривала аэродром.

Мы пролетели над аэродромом на высоте 750 метров, я заметил МиГ-3 и 2 «Чайки», стоящие на краю летного поля вместе с бензоцистернами. Несколько легких зениток открыли огонь, и я дал приказ обстрелять аэродром. Я круто повернул и бросил истребитель в пике, Кайус Метсола летел у одного моего крыла, Века Римминен – у другого. Я поймал МиГ-3 на прицел и увидел, что его пропеллер завертелся, поднимая облака пыли. Едва он начал двигаться, как я всадил в него очередь, шасси русского истребителя подломилось, самолет зацепил землю крылом, и пилот поспешно выпрыгнул из кабины. Я пролетел над аэродромом и следующую очередь выпустил в грузовик, из которого вылетели двое солдат. Затем я взял чуть вверх, чтобы перескочить деревья, и заметил грузовики, палатки и штабеля бочек с горючим, укрытые ветвями. Пока я набирал высоту с разворотом, то увидел, как Кайус и Века обстреляли «Чайки», и одна из них вспыхнула. Мы соединились с группой прикрытия и полетели в Иммола. Когда мы пролетали над старой крепостью Выборга, величественной как всегда, то увидели финский флаг, гордо реющий на флагштоке. Пролетая над Суур Мерийоки, я увидел здание нашего бывшего офицерского клуба, которое было совершенно разрушено. Крыша обвалилась, остались лишь

полуразвалившиеся стены. Солнце уже опускалось за западный горизонт, когда мы приземлились на базе.

Я получил разрешение отправиться на автомобиле в Виипури, и ко мне присоединился Курре Гинман. В последний момент в машину втиснулся Ваффе Вахвелайнен, который хотел отыскать свой старый дом. После того как мы пересекли границу, на которую отошли после Зимней войны, картина стала совсем неприглядной: повсюду царили разрушения и запустение. Уцелели лишь отдельные дома, поля заросли сорняками, сено никто не косил, на обочинах дороги валялась брошенные машины и дохлые лошади. Но чем дальше от границы мы отъезжали, тем меньше было разрушений. Судя по всему, русские отступали так поспешно, что просто не успели применить тактику выжженной земли, поэтому некоторые хутора уцелели. Местами были видны попытки убрать зерно, то есть не все жители бросили свои дома.

Ближе к Выборгу снова стали видны последствия боев. Все мосты были взорваны, и нам приходилось осторожно двигаться по временным мосткам из тонких досок, которые могли рухнуть в любой момент. Знакомый мост Папула рухнул прямо на железнодорожные пути, и мы были вынуждены сделать большой крюк, чтобы попасть в старый город. Хотя я жил в Выборге, но сейчас с трудом узнавал город. Великолепный вокзал, спроектированный Элиелом Саариненом и считавшийся самым красивым во всей Северной Европе, превратился в груду мусора. Стеклянные витрины магазинов были разбиты, на улице Суонио из окон шестиэтажной конфетной фабрики прямо на мостовую тек сироп, покрывая брусчатку липкой грязью. В подвале мы наши сотни бочек джема и ящики сухофруктов, после чего горько пожалели, что у нас легковушка, а не большой грузовик.

Мы слонялись вокруг руин, поднимались на кучи мусора, заходили в здания, которые еще стояли. За время пребывания в городе мы видели едва ли десяток людей. Чувствуя себя просто ужасно, мы проехали через Выборг и прибыли в Сайнио, где я оставил много одежды и вещей во время Зимней войны. Возле серьезно поврежденного госпиталя витал омерзительный запах горелого человеческого мяса. Мы поспешно повернули в сторону кладбища Ристамаки, где я намеревался посетить могилу моего маленького сына, который покоился там. Но всюду мы видели пятиконечные звезды между уцелевшими крестами и надгробиями, как мы ни искали, мы не сумели найти даже следов могилы сына.

Вокзал Сайнио и шоссе Терийоки были забиты остовами разбитых танков, бронемашин, тракторов и грузовиков. Мы с

большим трудом сумели проехать через это скопище горелой техники. Дом, который мы собирались найти, тоже бесследно исчез. Все, что осталось от этого квартала – фундамент большого склада, трупы и раздувшиеся туши лошадей, холмы обломков и кучи пепла. Мы увидели более чем достаточно и повернули автомобиль назад, чтобы вернуться на аэродром.

Над границей

2 сентября, почти точно через два года после начала войны в Европе, мы все обрадовались, получив известие, что финские войска вышли на нашу довоенную границу. Наша Родина освободилась от захватчиков, если не считать тех тысяч русских, которые томились за колючей проволокой наших лагерей военнопленных. К этому сообщению был добавлен приказ перебазироваться на аэродром, с которого мы могли обеспечить более надежное прикрытие наших наступающих войск.

К моему звену были добавлены еще 4 «Брюстера», и оно снова превратилось в отдельную Истребительную группу L, которой предстояло перелететь на аэродром на острове Лункула, который находился в Ладожском озере недалеко от Салми. Нам всем поставили прививки против тифа и оспы, и вечером колонна из 5 больших грузовиков, на которые погрузили запасные части и все необходимое оборудование, двинулась в путь. На этих же машинах находился наш наземный персонал и 6 новых пилотов, которым предстояло проделать путешествие длиной 300 километров до новой базы.

3 сентября вскоре после 11.00 наши 12 «Брюстеров» взлетели, построились над аэродромом и направились на восток. Мы все были немного тихими и молчаливыми после посещения медпункта накануне. Каждое движение ручки управления или педалей требовало дополнительных усилий, но мы были рады тому, что получим возможность дать Сталину прямо в глаз.

Когда впереди показался остров Валаам, жизнерадостные финские зенитчики решили немного поупражняться в стрельбе. В качестве цели они выбрали нас! К счастью, их меткость оставляла желать много лучшего, серые клубки разрывов вспухали в небе на значительном расстоянии позади самолетов. Остальная часть полета прошла спокойно, и в 12.30 наши истребители запрыгали по неровному полю аэродрома Лункула, поднимая тучи брызг. Мне уже говорили, что этот аэродром постоянно заливает водой, и после осенних дождей на поле стоит слой воды высотой по щиколотку. Вода лилась струйками с крыльев и фюзеляжей истребителей, когда мы рулили к намеченным местам стоянки. На аэродроме уже стояли несколько Фиатов G.50 и Моран-Сольнье M. S.406. Удивительно было видеть столько самолетов на узкой полоске шириной около 300 метров! Нам просто не удалось бы рассредоточить свои 12 «Брюстеров», чтобы обезопасить их от внезапной атаки, поэтому я отправил 4 истребителя на соседний остров Мантсин.

Имевшиеся несколько домов были уже заняты ранее прибывшими летчиками, поэтому нам пришлось ставить палатки, несмотря на пропитанную водой землю. До наступления ночи мы поставили две палатки и набились туда, как селедки в бочку. Однако лично мне, прежде чем лечь спать, нужно было найти решение неразрешимого вопроса о телефонной связи. У нас не было радиостанции, поэтому связь с постами СНИС и штабом превращалась в настоящий кошмар. В это время готовилось крупное наступление, которое должно было начаться в 05.00 на следующий день, и все армейцы утверждали, что именно их участок является самым важным. Поэтому между штабом эскадрильи в Мантисаари и нашей группой имелись целых 5 коммутаторов. В результате весь приоритет сводился к тому, кто первым успеет прислать вызов. Наконец, используя угрозы и лесть, мне удалось добиться прямой связи между эскадрильей и Истребительной группой L, я сумел убедить связистов протянуть дополнительную линию. После этого я махнул рукой на проблемы отопления, освещения и запасных частей, так как было уже за полночь, заполз в свой спальный мешок на мокром полу одной из палаток и заснул мертвым сном.

Но не прошло и часа, как мир вокруг меня буквально взорвался. Это был грохот залпов нашей артиллерии, плотность огня была такой, что дрожал пол палатки. Этот мощный огневой налет, в котором участвовали более 200 орудий, и последующее наступление и были теми факторами, которые привели Истребительную группу L в Лункула. Нашей задачей было прикрывать авангарды 4-й армии северо-восточнее Ладожского озера. 4-я армия вышла к Туулосйоки, находившемуся по ту сторону старой границы, и должна была наступать к реке Свирь в глубине русской Карелии. Одновременно 7-я армия должна была наступать на Петрозаводск к северу от Свири. Огневые позиции 16 батарей находились рядом с нашим аэродромом, поэтому, когда начался обстрел, грохот поднял бы даже мертвого. Хотя мы и лишились столь нужного отдыха, мы с удовлетворением вслушивались в эту адскую какофонию. Этот грохот сильно напоминал обстрелы, которым Иван подвергал нас во время Зимней войны.

В 04.30 мы собрались на краю аэродрома возле своих истребителей. С Ладоги дул холодный ветер, и рваные низкие облака гонялись друг за другом на горизонте, закрывая восходящее солнце. Наши 8 «Брюстеров» в первый раз в этот день поднялись в воздух за несколько минут до начала наступления. Мы должны были прикрыть район с воздуха и обеспечить беспрепятственную работу корректировщика Фоккер С. Х.

Мы летели двумя группами по 4 самолета на высоте 1500 метров над Туулосйоки, причем одна группа держалась в 100 метрах выше другой. Мы осматривали небо в поисках вражеских самолетов, но одновременно внимательно вглядывались в местность, над которой летели, так как это был наш первый вылет за границы Восточной Карелии. Однако под нами расстилалась унылая болотисто-лесистая равнина, где лишь изредка виднелись горстки маленьких деревянных хижин на берегах речек. Под нами могли находиться русские позиции, но, не считая одиночных вспышек орудийных выстрелов, район казался совершенно пустынным.

Наконец мы прилетел к городу Олонец, скопищу безликих одноэтажных зданий, и полетели вдоль дороги от Олонца на Туулосйоки, безуспешно пытаясь понять, что же происходит на земле. Не считая нескольких групп наших мотоциклистов, никого не было видно. Лишь кое-где поднимались столбы дыма, показывая, что отступающие русские взрывают и поджигают склады и здания. Больше мы не видели совершенно ничего, и в небе мы тоже были одни.

Проболтавшись в воздухе около часа, мы все-таки заметили группу из 8 или 10 самолетов над аэродромом Нурмойла возле Олонца. Мы повернули туда и дали полный газ, при этом я все время пытался рассмотреть, чьи же это самолеты. Они выглядели как большие истребители, хотя тип был нам незнаком. Но, кто бы там ни был, национальная принадлежность самолетов сомнений не вызывала, и я отдал приказ атаковать. Мы развернулись, причем каждый выбрал себе цель. Я всадил в свою несколько пулеметных очередей, прежде чем русский пилот понял, что его атакуют. Однако он отреагировал мгновенно и бросил самолет в крутое пике, растворившись, словно призрак, в туче. На прицеле у меня мелькнул другой русский, который также поспешил укрыться в туче. Бой закончился, едва успев начаться, ни одна из сторон потерь не имела, а так как у нас подходило к концу топливо, мы повернули домой. Нас провожал проливной дождь, который потом шел весь день.

Поскольку в такую погоду о полетах не следовало и думать, я воспользовался случаем и отправился на остров Мантсин, чтобы проверить, как там расположился отряд из 4 «Брюстеров». Одновременно я хотел посетить сауну, которая оказалась единственным удобством этого крошечного аэродрома. Когда я вернулся на Лункула, дождь наконец прекратился, и сквозь рваные тучи время от времени проглядывала луна. В направлении Олонца ночное небо освещало тусклое багровое зарево –

свидетельство большого пожара. Судя по всему, русские уже готовились оставить город. На базе все казалось мирным, а единственными звуками был свист ветра среди деревьев да приглушенные оклики часовых. Издалека временами долетали раскаты артиллерийской канонады да лязганье металла, так как механики продолжали хлопотать над самолетами.

Я пробрался в одну из наших палаток и вскоре лежал на полу, громко храпя. Мне показалось, что я едва успел закрыть глаза, как меня подняли раскатистые взрывы. Плохо соображая со сна, я сначала решил, что это наша артиллерия опять открыла огонь, но различив гул авиационных моторов, я проснулся окончательно. Одновременно я сообразил, что артиллерия сейчас передвигается следом за наступающими войсками. И тут же новый взрыв ударил по ушам. Телефон и наша драгоценная кофемолка слетели с самодельного столика, и несколько осколков бомбы пролетели сквозь стенки палатки. На ее крышу посыпались земля и камни.

Я вылетел из спального мешка, пулей выскочил из палатки и приземлился на четвереньки на мокрую траву. Ярко светила луна, тут же сверкнула вспышка взрыва, который, как мне показалось, произошел как раз среди припаркованных истребителей. Несколько человек бросились к самолетам, с ужасом представляя, что там увидят. Тем временем на дальней стороне аэродрома раздались еще два взрыва. Когда мы добежали до «Брюстеров», шум мотора бомбардировщика уже растаял вдали.

К нашему удивлению, все самолеты стояли там, где мы их оставили. Мы дружно уставились на большую воронку между двумя истребителями, которые были забросаны сырой землей. При более тщательном осмотре удалось найти пару мелких осколочных пробоин в одном истребителе, но кроме них – ничего. Похоже, размякшая земля поглотила всю силы взрыва 100-кг бомбы. Будь почва чуть тверже, мы наверняка лишись бы двух драгоценных «Брюстеров». Еще одна 100-кг бомба упала в 50 метрах от нашей палатки.

Наши войска продолжали наступать с поразительной скоростью и за 3 дня прошли 80 километров, рано утром 7 сентября выйдя к берегу реки Свирь. На следующий день немецкие войска, наступающие с юга, захватили Шлиссельбург, и Ленинград оказался в осаде, теперь снабжение можно было доставлять только по воде или по воздуху. Нашей задачей оставалось держать истребительный зонтик над обоими наступающими соединениями и колоннами снабжения, подходящими из тыла. 8 сентября мы получили приказ прикрыть

переправу через Свирь первой волны нашей ударной группировки.

Во второй половине дня наши «Брюстеры» вылетели из Лункула, и вскоре весь полуостров Олонец лежал перед нами, как бесконечные дикие лесные заросли. Лишь кое-где можно было различить признаки цивилизации. Рожь еще стояла на нескольких маленьких полях, которые казались буквально силой воткнутыми в девственный лес. В маленьком городке Гошкила в устье реки Олонка ярко горела лесопилка. (Просто невозможно удержаться от комментария. Сегодняшние справочники сообщают: постоянное население деревни Гошкила 8 человек. – *Прим. пер.*) Южнее финская пехота, артиллерия, машины, грузовики, мотоциклы, конные повозки тащились вдоль дорог подобно многочисленным колоннам муравьев. Наконец показались купола и белые стены и башни Троицкого монастыря. В последние годы русские использовали этот монастырь как тюрьму, и вот он появился перед нами в мягком вечернем свете, исполненный печальной красоты, за которой скрывались невыразимые страдания людей, заточенных в его несокрушимых стенах.

Почти на берегу Ладоги на высоком здании гордо развевался финский флаг, а в устье Свири была видна маленькая верфь и слипы. Все это, а также цистерны нефтехранилища, было охвачено пламенем, вверх, клубясь, поднимался дым. На низком берегу Свири располагался город Лодейное Поле, который в мирное время имел население около 8000 человек. Часть домов на его западной окраине горели, а мост через Свирь был взорван. К югу от города находился большой аэродром с четырьмя ангарами, но мы не видели там русских самолетов. Судя по всему, их оттуда уже убрали.

В тот момент, когда мы уже готовы были повернуть обратно несолоно хлебавши, неожиданно между Олонцом и Свирью возле Маркъярви появился двухмоторный ДБ-3, который летел на малой высоте над шоссе. Солнце поблескивало на стеклах его кабины. Судя по всему, русские намеревались провести разведку и не подозревали о нашем присутствии. Оставив Веку Римминена и его звено прикрывать нас сверху, я повел свое звено следом за ДБ-3. Компактной группой мы бросились вниз за русским, я поймал его на прицел, но в этот момент его стрелок открыл огонь по мне. Трассы пролетали в неприятной близости от истребителя. Как ни странно, но русский пилот не выполнял никаких маневров, и я выпустил длинную очередь в его левый мотор, из которого показалась тонкая струйка дыма. Я отвернул вправо, чтобы дать возможность стрелять следующему «Брюстеру», и с огромным интересом начал ждать результата. Но трассы просто

отскакивали от крыльев и фюзеляжа русского бомбардировщика. Не считая тонкой струйки дыма из левого мотора, самолет выглядел совершенно целым и спокойно летел дальше.

Мы делали один заход за другим, но самолет, казалось, повреждений не получал, хотя верхняя башня перестала отвечать. Он был просто неуязвим для наших пуль. Я пришел к единственному возможному выводу – этот конкретный ДБ-3 сильно забронирован, но это лишь укрепило мою решимость сбить русского. Пролетели 15 минут и 100 километров, мы повторили обстрел, а затем ДБ-3 совершенно внезапно перевернулся на спину, загорелся и рухнул на землю. Горящие обломки полетели во все стороны. Нас было четверо, и каждый совершил по крайней мере по пять заходов, выпустив практически весь боезапас в эту бронированную тушу. Так как никто из нас не стрелял по русскому, когда он загорелся, нам оставалось записать сбитый самолет как коллективную победу.

Пока мы гонялись за неуязвимым ДБ-3, звено Веки Римминена нашло более легкую цель. Вернувшись на базу, мы узнали, что они атаковали тройку СБ-2, а в результате Века, Кайус Метсола и Ваффе Вахвелайнен сбили по бомбардировщику.

Теперь линия фронта проходила по реке Свирь, и мы обнаружили, что тратим слишком много времени, чтобы добраться до назначенного района патрулирования. Я наконец-то получил полевую радиостанцию и связался со штабом, предложив перевести Истребительную группу L вперед в Олонец. Штаб охотно согласился, поэтому Кайус Метсола, Урппо Раунио, Курре Гинман и я погрузились в маленький BMW и отправились осматривать аэродром Нурмойла северо-восточнее Олонца. День был прекрасным, хотя воздух стал заметно холоднее. Мы пересекли довоенную границу, проехали аэродром Вителе и покатили вдоль дороги по берегу Ладоги. В некоторых местах дорога проходила по свежей просеке, а где-то была залита водой и почти непроходима. Иногда мы проезжали мимо жалких беженцев, в основном женщин и детей, нагруженных узлами или толкающих тележки с жалкими пожитками. Не раз мы пересекали понтонные мосты, которые заменили постоянные, взорванные русскими при отступлении.

Мы проехали через Олонец, в котором до войны жили 2000 человек, и, проехав 10 километров по дороге на Петрозаводск, попали на аэродром Нурмойла, который был отремонтирован пленными женщинами. Казармы находились примерно в 3 километрах от летного поля, и там царили беспорядок и грязь. На полу и вокруг здания валялась рваная одежда, окровавленные

повязки и даже человеческие экскременты. Я сразу решил, что мы поставим свои палатки подальше отсюда. Возле аэродрома находилось маленькое озеро Лунтуярви, именно на берегах этого прелестного водоема я и решил разбить наш лагерь.

Завершив нашу беглую инспекцию, мы отправились назад на остров Лункула. Вечером после нашего возвращения была объявлена тревога, но если русские и прилетели, их целью были не мы. В результате, когда стемнело, мы могли наблюдать вдали великолепный фейерверк. Хотя до Ленинграда было целых 100 километров, мы могли ясно видеть вспышки разрывов и яркие лучи прожекторов, которые пытались нащупать немецкие ночные бомбардировщики, а также разноцветные искры рвущихся зенитных снарядов.

Девять месяцев в Нурмойла

Утро 12 сентября было ясным, но ветреным. Проведя неделю на острове Лункула, мы взяли курс на Нурмойла, которому предстояло стать нашим домом на следующие девять месяцев. Мы приземлились на грязной летной полосе при сильном боковом ветре и укатили свои «Брюстеры» к северной и восточной границам аэродрома, которые я выбрал как места рассредоточения. Наземный персонал прибыл только вечером, потому что русские накануне ночью бомбили аэродром Вителе и в результате возникли проблемы с автомобилями.

Мы немедленно занялись приведением новой базы в божеский вид, чтобы там можно было жить, но это оказалось непросто. Поставив палатки на берегу озера Лунтуярви примерно в километре от аэродрома, мы начали готовить Нурмойла к проведению полетов. Так как аэродром был только что захвачен, повсюду виднелись свидетельства боя. Трупы нескольких русских солдат мы похоронили, а затем я сообщил в штаб армейской группы «Олонец» о прибытии Истребительной группы L. Мне сообщили, что в окрестных лесах прячется еще много русских, поэтому требуется установить охрану вокруг наших самолетов, хотя у нас было откровенно мало людей. Понятное дело, что когда мы отправились спать, то сунули револьверы под подушки.

Ночью армейцы протянули к нам телефонную линию, вспомогательный генератор обеспечивал нашу радиостанцию и позволял наладить освещение палаток. В результате наш лагерь приобрел жилой вид. Трофейная полевая кухня была установлена в недостроенном сарае, единственном здании в округе. Мы были только рады забыть сухой паек, которым были вынуждены питаться на острове Лункула, а забытая лодка и рыбацкие сети позволяли разнообразить наш стол. Прибытие зенитной батареи и наземного персонала довело нашу численность до 200 человек, кроме того приехали 4 новых пилота – Йокели Савонен, Хассе Винд, Кале Терво и Маса Пелтинен. Мы также получили 3 новых «Брюстера».

Наши войска на юге быстро заняли все намеченные объекты, многие форсировали широкую реку Свирь, и теперь от нас потребовали обеспечить прикрытие с воздуха северо-западного сектора, где войска генерала Лагуса наступали с юга на Петрозаводск, столицу Советской Карелии.

28 сентября, через 16 дней после нашего прибытия в Нурмойла, 8 истребителей вылетели на охоту над кажущимися безбрежными лесами Восточной Карелии. Возле Саамаярви мы

пролетели над железной дорогой Суоярви – Петрозаводск, которую ремонтировали наши саперы, и увидели вдали берега Онежского озера, или Яанисярви, как его еще называют. Наконец мы подлетели к городу Петрозаводск. Его одно– и двухэтажные дома раскинулись на площади около 10 кв. километров, население составляло примерно 77 000 человек. Онежское озеро теперь было всего в 15 километрах от нас, и мы ясно видели остов сгоревшего угольщика на мели, уголь в его трюмах еще горел, и дым спиралью закручивался в небе. Несколько кораблей наталкивали на мысль, что русские считали потерю Петрозаводска предрешенной и начали эвакуацию города.

К югу от Петрозаводска возле аэродрома Деревянное мы столкнулись с 8 русскими самолетами – 4 истребителя и 4 разведчика. Во время короткой, но сумасшедшей свалки мы сбили 3 разведчика и один истребитель, причем Рейска Валли и Хассе Винд одержали свои первые победы. Русские сражались неохотно, и уцелевшие самолеты быстро нырнули в ближайшие облака. Наш аппетит лишь разгорелся после этой схватки, и мы полетели на юго-запад вдоль Мурманской железной дороги на высоте 400 метров. Нашей задачей было расстрелять любой поезд, какой мы только заметим. Почти сразу мы заметили столб белого дыма, поднимавшийся над паровозом, который пока еще сам не был виден. Как только поезд показался, мы построились в колонну и спикировали, открыв огонь из всех пулеметов. Пролетая над целью, я вдруг понял, что это необычный поезд. Он состоял из бронированного паровоза и 3 вагонов с 20-мм зенитными автоматами. Похоже, наш первый заход застиг Иванов врасплох, но когда мы развернулись, чтобы повторить его, нас встретил шквал огня. Я снова поймал на прицел паровоз и нажал гашетку. Однако сразу же по мне открыла огонь зенитка, и обстрел превратился в смертельно опасную дуэль. Ее трассы пролетали совсем рядом. Мои 12,7-мм пули бессильно отскакивали от бронированных боков паровоза. Все мои усилия были бессмысленны, с таким же успехом дятел мог долбить железную дверь. Тяжко вздохнув, я выпустил последнюю очередь в цилиндр, из которого, к моему удивлению, вдруг повалил пар. Когда я пролетал вдоль поезда, один 20-мм снаряд пробил мое правое крыло. Так как мы ничего не могли сделать бронированному монстру и лишь попусту тратили боеприпасы, я отозвал остальные 3 истребителя, и мы полетели обратно на базу.

После захвата Петрозаводска мы стали летать гораздо реже. Осенью дни в Восточной Карелии быстро сокращаются и дожди идут все чаще. Дождевые струи били в окошки наших маленьких

палаток, доставляя нам массу неприятностей, и занудно барабанили по крышам. Ничто так не угнетает пилота, загнанного внутрь палатки, как подобная погода. Поэтому вскоре наше настроение стало таким же хмурым, как небо. Выносить затяжное безделье становилось все труднее, ведь его нарушали лишь походы в столовую под проливным дождем. Температура падала, и сырость, казалось, уже пробирается к нам в кости. Лишь одно немного приподняло настроение – визит известного финского вокального трио «Сестры гармонии», чьи восхитительные песни помогли нам на пару часов забыть об ужасной погоде и вынужденном безделье.

За дождем и ветром следовали дождь и ветер, вскоре реки переполнились, а поля превратились в озера. Дороги быстро стали непроходимыми, и ни о каких полетах нельзя было даже мечтать. Мы с Курре Гинманом решили взять BMW и прокатиться до линии фронта. Мы остановились в Олонце и заглянули в пару брошенных домов, найдя там ужасный беспорядок. Повсюду валялись грязная одежда, окурки, пустые бутылки и рваные газеты. Русские солдаты, квартировавшие в этих домах, вели себя, как животные. Следующую остановку мы сделали в Троицком монастыре, который мы ранее видели с воздуха. Если когда-то там витала атмосфера духовности и благочестия, годы тюремного бытия развеяли ее без следа. Но, как ни странно, сохранились великолепные фрески святых православной церкви, они были такими же яркими и свежими, как в тот день, когда монахи расписывали стены своей обители.

На некотором расстоянии от монастыря находился Троицкий аэродром, с которым мы тоже познакомились с воздуха. На аэродроме мы нашли разбитую «Чайку» и были очень рады подвернувшейся возможности поближе познакомиться с этим юрким бипланом, с которым мы столько раз сталкивались в бою. Мы научились уважать его непревзойденную маневренность, вдобавок это был один из немногих бипланов, имеющих убирающееся шасси, и он строился в больших количествах. И уж наверняка он был единственным, кто так много и славно воевал. Вероятно, также это был последний биплан в мире, поступивший на вооружение, так как он появился в советских ВВС в конце лета 1939 года. Прототип совершил первый полет годом ранее, когда русские, как, впрочем, и многие другие, верили, что бипланам еще найдется место в современных ВВС. «Чайка», или И-153, была дальнейшим развитием биплана И-15, сконструированного ветераном авиастроения Николаем Поликарповым в 1933 году. Лишь много лет спустя я узнал, что еще один авиаконструктор, А. Щербаков, выполнил основные работы по переделке И-15, в

результате которых появилась «Чайка». С задней части фюзеляжа «Чайки» было снято почти все полотно, и мы смогли увидеть, что набор несколько грубый, зато очень прочный.

Прокатившись вдоль южного края аэродрома, мы обнаружили, что путь перекрывают поваленные деревья. Выбравшись из машины, мы попытались оттащить одно из них, как вдруг у нас над головами засвистели пули, и из-за деревьев затрещали пулеметы. Мы немедленно бросили дерево, словно оно раскалилось докрасна, и помчались к машине со скоростью олимпийских чемпионов. Мы запрыгнули внутрь и понеслись, поднимая фонтаны брызг. Одно дело, когда по тебе стреляют в воздухе, и совсем другое дело на земле. Мы не собирались превращаться в беспомощные мишени.

Сильнейшие ливни продолжались до 15 октября, когда снова показалось голубое небо и полеты возобновились. Этим утром 12-я разведывательная эскадрилья, TLeLv 12, была переведена в Нурмойла, за ней последовал штаб 6-й армии, который расположился неподалеку. Либо случайно, либо по данным разведки, но 2 русских бомбардировщика появились над аэродромом. К счастью, огонь зенитчиков сбил им прицел, и они положили свои «яички» в лес достаточно далеко от наших самолетов. Во второй половине дня 6 «Брюстеров» были отправлены прикрывать с воздуха Вознесенье в нижнем течении Свири. Когда мы летели к району патрулирования, то увидели несколько групп полудиких лошадей южнее Ватсоярви. Судя по всему, ранее они принадлежали русским, которые бросили животных во время отступления.

Летя с крейсерской скоростью, мы достигли верховьев Свири и южной части Канала имени Сталина. Вдруг всего в паре километров от нас выросли водяные столбы, и наши зенитчики выпустили несколько светящихся трасс, чтобы привлечь наше внимание к тройке русских бомбардировщиков, скользящих между туч. Когда расстояние сократилось, я с трудом поверил собственным глазам – русские СБ-2 были оснащены лыжами. Я ранее не встречал двухмоторных самолетов на лыжах, но еще более странным было то, что вокруг не было никакого снега. 3 наших «Брюстера» обстреляли один из бомбардировщиков, который немедленно охватило пламя, и он рухнул в лес. Одновременно Йокели Савонен и Вайски Сухонен сбили еще один бомбардировщик.

Третий СБ-2 помчался на восток, маневрируя, как сумасшедший. Я погнался за ним, повторяя каждый его поворот и разворот, что выглядело, как странный цирк. Наконец дистанция сократилась до 100 метров, но перед тем, как мои пули ударили

по фюзеляжу СБ-2, случилась новая неожиданность. Нечто, похожее на струю пламени, вырвалось из бомбардировщика и устремилось к моему истребителю. Я резко отвернул влево. Это было что-то совершенно новое, раньше я такого не встречал. Может, это какое-то секретное оружие русских? Кайус Метсола, который к этому времени присоединился ко мне, обстрелял бомбардировщик, после чего я сделал еще один заход. Один мотор СБ-2 задымился. Я, затаив дыхание, ждал, что таинственная лента огня снова появится, но что бы то ни было, русские второй раз им не воспользовались. Уголком глаза я заметил, что мы находимся над русским аэродромом Кедр. Я приблизился к СБ-2 на 50 метров и уже приготовился всадить очередь ему в брюхо, как от русского самолета отделились два комочка. Я едва успел увернуться, и позади меня тут же раскрылись два парашюта. Оставшись без пилотов, самолет беспорядочно заметался, потерял скорость, вошел в штопор, затем свалился на крыло и разбился в лесу возле Суланд-озера.

Я присоединился к Кайусу, и мы вместе полетели на запад, вызывая по радио остальные самолеты, чтобы встретиться над южной оконечностью Онежского озера. Вскоре после того, как звено собралось, я заметил 2 канонерки в Канале имени Сталина. Я не смог сопротивляться искушению израсходовать остатки боеприпасов по этим любопытным целям. На палубах не было заметно никакого движения, и я открыл огонь с расстояния примерно 600 метров. Русские сразу начали выскакивать из люков и бросились к орудиям, практически сразу рядом со мной замелькали трассы. Я повсюду видел зеленые, красные и желтые светлячки, а посреди находился мой самолет. Красивое зрелище! К моему огромному удивлению, я проскочил сквозь огневую завесу невредимым. Когда следующий истребитель выполнил заход, я получил по радио кодовый сигнал «Антти Ристо». Это означало: «С Ладоги идет низовой туман. Немедленно возвращайтесь на базу. Повторяю: немедленно».

И снова началась гонка со временем. Нам предстояло пролететь около 150 километров, на что требовалось, как я знал, менее 20 минут. Нурмойла будет укрыт непроницаемой пеленой тумана, если только мы не поторопимся. Дав полный газ, мы помчались к своей базе. Над Олонцом стало понятно, что в нашем распоряжении остались считаные секунды. Западный край аэродрома уже был укрыт туманом, который высился перед нами, словно белоснежный утес, и было видно, как он ползет по летному полю. Мы едва успели скользнуть к земле, прежде чем эта холодная, сырая стена пара окутала нас. Мы даже не успели завершить рулежку, как видимость упала до 20 метров.

Осень начала плавно перетекать в зиму. Общими усилиями примерно за месяц мы сумели построить приличную сауну, после чего, хорошенько пропарившись, мы пока имели возможность окунуться в холодные воды озера, которое пока еще не замерзло. Прежде чем выпал снег, мы в промежутке между вылетами побывали в соседней деревне Сильцово, намереваясь выменять у местных жителей свежие молоко и яйца на наш чай. Диалект, на котором говорили эти карелы, был очень близок к финскому языку, и у нас установились дружеские отношения.

В конце октября зима наложила свою ледяную лапу на окрестности. Озера замерзали по мере того, как падала температура, метели стали ежедневной обыденностью. Я вернулся на остров Лункула, чтобы навестить эскадрилью, но в результате на неделю стал ее командиром, так как майор Магнуссон отправился в отпуск. Впрочем, скверная погода свела полеты к минимуму. Тем не менее, визит на остров все-таки был довольно нервным, так как мне каждый вечер приходилось посещать штаб полка в соседней деревне Салми. Там я довольно успешно защищал честь эскадрильи за карточным столом.

Я совершенно не жалел, что в конце недели пришлось возвращаться в Нурмойла, так как уже привык к этому месту. Было очевидно, что нам придется провести там зиму, поэтому мы частично вкопали палатки в землю и подготовили крытые стоянки для самолетов и машин. Глубина снега на летном поле скоро стала такой, что нам пришлось использовать захваченный в Петрозаводске каток, чтобы утрамбовать снег на летной полосе. Одновременно я отправил заказ на лыжи для «Брюстеров». Мы испытали их прошлой весной, и результаты оказались великолепными.

В этот период нас посетил «Старик». Командир эскадрильи вернулся из отпуска и сразу получил звание подполковника. Во время визита он вручил мне золотой браслет для наручных часов с надписью «Лучшему пилоту HLeLv 24 от благодарных жителей». Это совершенно превосходило любые мои ожидания, и я был удивлен. Лишь позднее я выяснил, что «благодарные жители» на самом деле были доктором Фейрингом из Рантасалми, которого я даже не знал!

Утром 7 ноября безоблачное небо и яркое зимнее солнце приветствовали нас, когда мы шли на аэродром. Наземный персонал уже хлопотал вокруг истребителей, но когда мы готовились к нашему первому вылету на разведку в районе Волхова 4 «Брюстерами», без всяких предупреждений над головой появились 4 бомбардировщика и 3 истребителя. Мы побежали к

«Брюстерам», провожаемые истерическим лаем зениток и свистом первых бомб. К счастью, наши моторы были уже прогреты, и буквально через минуту, когда последняя серия бомб еще рвалась на западной границе аэродрома, мы взлетели, убрали шасси и дали полный газ, бросившись в погоню за налетчиками.

Раннее утреннее солнце ослепило нас, заставив на мгновение потерять противника из виду, но на высоте 2700 метров мы снова увидели их. Бомбардировщики были далеко впереди своего сопровождения, поэтому мы вряд ли могли перехватить их, зато у нас были все шансы перехватить истребители. Постепенно мы оказались выше наших будущих жертв и сократили дистанцию. Я толкнул ручку управления вперед и начал быстро набирать скорость, стрелка альтиметра бешено завертелась. Три остальных «Брюстера» последовали за мной. Тройка русских летела совершенно прямо, не подозревая о грозящей опасности. В качестве цели я выбрал правый истребитель. Вайски Сухонен и Хассе Винд взяли два остальных. Все еще пикируя, мы быстро сблизились с противником, и я увидел, что это новые русские истребители ЛаГГ-3. В горизонтальном полете они могли уйти от «Брюстеров» как от стоячих.

Мой ЛаГГ быстро рос на прицеле, но затем, совершенно внезапно он резко повернул вправо, как раз в тот момент, когда я приготовился открыть огонь. Сначала я подумал, что Иван догадался об опасности, но ЛаГГ не выполнял никаких маневров, хотя и начал ускоряться. Так как я пикировал, то разгон сохранился, и, приблизившись до 50 метров, я открыл огонь. Русский получил длинную очередь, прежде чем попытался увернуться, но было уже поздно. Его мотор М-105, обычно вполне надежный, выбросил несколько клубков дыма, винт дернулся, а потом вообще остановился. Нос ЛаГГа опустился, и русский пилот перешел в пологое пике.

Мы находились на высоте менее 1000 метров над нижним течением Свири. Чисто из любопытства я последовал за своей жертвой и начал плавно скользить к берегу Ладожского озера. Когда я пристроился к ЛаГГу, мое правое крыло находилось всего в метре выше и сзади от левого крыла русского. Я мог ясно видеть его приборную панель и скорчившегося в кабине пилота. Оливковая окраска ЛаГГа была запятнана грязью и маслом, я мог лишь различить красные звезды на верхней поверхности крыльев. До линии фронта было еще далеко, поэтому я не спешил открывать огонь, хотя не был уверен, что вообще у меня поднимется рука прикончить беспомощного подранка. Русский сделал отчаянную попытку сесть на брюхо на берегу озера, но его крыло зацепило землю, и самолет закувыркался, разбрасывая

куски обшивки. Одно крыло вообще отлетело прочь. Однако вряд ли пилот серьезно пострадал, так как я увидел, как он выпрыгнул из кабины, едва обломки самолета остановились.

Я вызвал по радио других пилотов и с радостью услышал, что Вайски и Хассе прикончили свои ЛаГГи. Во многих отношениях ЛаГГ-3 превосходил «Брюстер», и сбить его было бы очень сложно, если бы подготовка русских пилотов была повыше. Мы не сумели бы поймать ЛаГГи, если бы не использовали элемент внезапности и не догнали их на пикировании. Если бы русский пилот видел, как мы приближаемся, он бы дабанул на газ и легко ушел от нас. Однако летчику-истребителю требуются отвага и крепкий дух и крепкое тело, и лишь очень немногие из русских пилотов, которых мы встречали до сих пор, обладали всем этим.

Мы снова набрали высоту 2700 метров, построились и взяли курс на Волхов, так как у нас еще оставалось достаточно топлива, чтобы провести разведку, которую нам поручили. Мы летели одни в чистом утреннем небе. Видимость была просто неограниченной, вражеских самолетов нигде не было видно. Вдали в Сясьстрое был виден работающий завод, его многочисленные трубы усиленно дымили. На озере, возле устья Волхова были видны около полусотни транспортов и военных кораблей, стоящих на якоре, некоторые из них разводили пары. Между железнодорожными станциями Колчаново и Аврово стояли 15 поездов – не менее 400 вагонов. Также там были платформы, на которых можно было различить танки. Кроме нескольких очень неточных выстрелов зениток, наш полет проходил достаточно мирно. Потом мы приблизились к немецким линиям, повернули на север и полетели домой над неприветливыми серыми водами Ладоги.

Как раз когда мы садились, противник атаковал аэродром Нурмойла и сбросил 91 бомбу. Однако при этом погиб лишь один русский пленный, работавший в казарме, и еще 5 пленных были ранены. Разумеется, были порваны телефонные провода. В общем, типичная меткость русских бомбардировщиков.

Бури и метели иногда затягивались на несколько дней и в конце концов стали почти постоянными, снег сыпался непрерывно, пока не укрыл наши палатки слоем метр толщиной. Лишь кончики труб печек-буржуек указывали, что здесь находится человеческое жилье. Лампы приходилось жечь круглый день, так как никакой свет не мог пробиться в палатки. За печками приходилось следить особенно тщательно, так как они имели привычку перегреваться. Однажды ночью я проснулся от кошмара, в котором безуспешно пытался вырваться из кабины

горящего истребителя. Когда я открыл глаза, то действительно увидел огонь буквально у себя под носом. Я истошно завопил и разбудил остальных пятерых пилотов, с которыми делил палатку. Если бы я не был так перепуган, я бы обязательно посмеялся над комическим выражением их лиц. Но не было ничего смешного в том, чтобы проснуться в горящей палатке рано утром. Поэтому мы все вскочили и принялись сбивать пламя чем угодно, что оказалось под рукой. Огонь занялся от перегревшейся трубы, которая прожгла дыру в крыше палатки диаметром целый метр и растопила снег, в результате чего вода потоком хлынула внутрь, промочив все вокруг. Не стоит говорить, что никто больше в ту ночь не уснул. Ледяной ветер свистал внутри прогоревшей палатки, и холодные звезды равнодушно смотрели сквозь дыру в крыше.

1 декабря исполнилась вторая годовщина со дня первой победы нашей эскадрильи, и мы намеревались отпраздновать это. Мы послали поздравления в штаб эскадрильи в Лункула, снег как раз перестал падать, и небо немного очистилось. Мы взлетели, надеясь одержать еще несколько побед, хотя счет эскадрильи и так уже был очень внушительным. Как было два года назад, моим ведомым стал Вик Пытсия, зато местность внизу была совершенно иной, а «Брюстер» ничуть не походил на Фоккер D. XXI, на котором мы тогда летали. Мы долго мотались над Свирью, но так никого и не встретили, поэтому мы неохотно повернули обратно на базу. Уже в сумерках, когда мы уже сели праздновать, аэродром неожиданно обстреляли с бреющего 2 вражеских истребителя. Но это лишь добавило пикантности нашему празднику.

Основная часть эскадрильи в Лункула теперь находилась довольно далеко от линии фронта, и через неделю нас перевели в Кондопогу, чуть севернее Петрозаводска. В это время Британия и ее доминионы объявили Финляндии войну, но, несомненно, гораздо более важным событием стало начало военных действий между Японией и Соединенными Штатами. Началась широкомасштабная война на Тихом океане. Хотя для нас, сидящих в палатках на маленьком аэродроме возле Олонца под метровым слоем снега, эти события казались бесконечно далекими.

Позднее в этом же месяце я получил недельный отпуск. Когда я 28 декабря вернулся в Сортавалу, командир эскадрильи, который сам был в отпуске, взвалил на меня свои обязанности, правда, вдобавок передал штабную машину. Так как штатный шофер тоже находился в отпуске, я столкнулся с неприятной

задачей – проехать более 500 километров ночью по диким заснеженным лесам при температуре ниже минус 30 градусов! Когда я сумел наскрести достаточно бензина для путешествия до Кондопоги по пути в Нурмойла, уже наступил вечер. Ночь была ясной, хотя и ужасно холодной, поэтому я все-таки двинулся в путь, причем до Кондопоги мне удалось держать среднюю скорость 60 км/ч. Но вот по дороге оттуда на Питкяранта и начались действительно серьезные проблемы.

Длинные склоны холмов обледенели, как укатанная лыжня, и так как мои шины не имели цепей, то мне приходилось применять все свое «искусство» шофера, чтобы двигаться дальше. Временами я съезжал к подножию холма, так как бешено крутящиеся колеса никак не могли захватить скользкую поверхность подмерзшего снега. Иногда я давал полный газ, в надежде с разбега взлететь на вершину холма, хотя часто это были напрасные попытки. На жестоком холоде я лопатой забрасывал песок под колеса, и мне стоило титанических усилий преодолеть холмистую часть дороги, после чего я вздохнул с облегчением, оказавшись, наконец, на гладкой равнине.

К этому времени яркая полная луна взобралась на небо и висела над заснеженными деревьями, превратив лес в подобие волшебной страны. Снег сверкал и искрился, словно тысячи маленьких драгоценных камней, разбросанных по земле. Глядя на это, никто не удивился бы появлению персонажей Андерсена. Природа не могла выдумать более потрясающей красоты, и я восхищался ею, когда подъехал в 02.00 к Нурмойла, проделав половину пути. Через несколько минут после прибытия я сидел на командном пункте, сжимая стакан восхитительно горячего чая. Но я не мог позволить себе роскоши долго сидеть у горячей печки, так как мне еще предстояла самая трудная часть путешествия. Три часа езды по дороге, которую лучше назвать лесной тропой через дикий лес, в котором нельзя было найти даже крошечной хибарки.

Через час я снова сидел за баранкой. Я прыгал, качался и скользил по ухабистой дороге, луна постепенно отходила за спину, и мои затемненные фары были единственными огоньками на много километров вокруг. В это время года в лесу особенно хорошо чувствуют себя волки, медведи и рыси, но никак не люди. Хотя в Нурмойла я переобулся, холод постепенно проникал в мое тело до самых костей. В 06.00 я наконец въехал в город Петрозаводск, но к этому времени мои зубы совершенно непроизвольно выбивали барабанную дробь. В городе было совершенно темно, луна наконец зашла, но, спросив направление у нескольких закутанных до бровей часовых, я все-таки добрался

до штаба полка. Лишь там я вернулся к жизни с помощью нескольких чашек горячего крепкого чая.

Как только рассвело, я двинулся дальше, предстоял еще последний отрезок пути. С озера полз плотный ледяной туман, поэтому ни черта не было видно, но у меня и без того настроение было хуже некуда, слишком унылыми были деревянные домишки Петрозаводска. Даже в ярком солнечном свете они выглядели убого, а сейчас, покинутые, окутанные серой пеленой, они поразительно напоминали кладбище. Мой дух, подогретый чаем в штабе, снова рухнул в мрачные глубины уныния. Я постоянно проклинал зиму, войны, русских, но в особенности идиотов, не позаботившихся расчистить дорогу из Петрозаводска.

Когда появился аэродром возле Кондопоги, я был совершенно вымотан, однако горячий завтрак и два часа в кровати свершили чудеса. Я решил познакомиться с новой базой, а затем посетить сам городок Кондопога. Там я обнаружил, что целыми остались лишь несколько зданий, трубы сгоревших домов торчали из-под снега. Большая гидроэлектростанция была совершенно разрушена. Сквозь дыры в стенах я видел, что большинство агрегатов снято, а все оставшиеся старательно приведены в негодность. Возможно, самой примечательной вещью в Кондопоге был театр, который почему-то остался в полной сохранности. Наверное, в русских шевельнулось что-то человеческое, когда они не стали уничтожать это единственное сооружение культуры в районе. Рядом с театром стоял неповрежденный домик, в котором жили. Но его обитатели говорили только по-русски, мой ограниченный запас русских слов не позволил объясниться с ними. Я лишь кое-как понял, что вся остальная семья «где-то», а в Кондопоге свирепствует голод.

Почти сразу после моего прибытия началась ужасная снежная буря, которая закрыла аэродром на несколько дней. Светлое время длилось только с 10.00 до 15.00, и мы все страдали от хронической скуки. Так уныло закончился 1941 год и начался 1942-й. К 12 января ледяная хватка зимы немного ослабела, а метель утихла. Тяжелые катки привели летное поле в порядок, и я взял с собой еще 3 самолета, чтобы провести дальнюю разведку и получить возможность познакомиться с местностью. Мы полетели на север над городом Повенец и покатили вдоль рельсов Мурманской железной дороги. Она была построена в годы Первой мировой войны подневольными рабочими в ужасных условиях, тысячи пленных замерзли до смерти зимой, летом пропали в тундре и утонули в болотах. Местные жители не преувеличивали, когда говорили, что дорога построена на костях.

На линии был виден лишь маленький поезд, который пыхтел на север, а также плотный зенитный огонь из Сегежа и Надвоицы, которым нас встретили русские. Однако стреляли они неточно, и наши самолеты не получили ни царапины. Долетев до Соловецких островов в Белом море, мы повернули на Сороку, чтобы вернуться на базу. Когда мы пересекали линию фронта между Онежским озером и Выгозером, из-за туч выглянуло солнце. Это произошло впервые за много дней, и мы едва не ослепли, когда снежная равнина под нами засверкала в его лучах. Мы ничего не могли различить, все было укрыто ярким белым ковром, на котором выделялись только свежие воронки и черно-зеленые пятна лесов. Правда, иногда мелькали черные сгоревшие деревни. Город Медвежьегорск почти полностью скрылся под снегом, мы заметили только тени пары особенно высоких зданий. Через 10 минут мы приземлились на базу. Похоже, русские не собирались воспользоваться долгожданной летной погодой.

Хотя ночью мороз достиг 20 градусов, яркая луна выманила меня и Хассе Винда из палаток, чтобы заняться физкультурой. Под черным небом, усыпанным сверкающими звездами, мы устроили кросс в 10 километров по дорогам вокруг базы. В полной тишине раздавался лишь скрип снега под ботинками и наше тяжелое дыхание. Когда мы вернулись на базу, то были мокрыми от пота, и направились прямо в сауну. Немного позднее, хорошенько прогревшись, мы пришли к выводу, что никогда в жизни не чувствовали себя такими бодрыми.

Полковник Магнуссон прибыл из отпуска 10 января в разгар метели, и я вернулся в Нурмойла, чтобы сменить Олли Пухакка, который командовал Истребительной группой L в мое отсутствие. В тот же день из Центральной летной школы в Нурмойла прибыли два новых пилота, Микко Сирен и Пате Толонен. Им требовалось получше ознакомиться с «Брюстерами» и завершить боевую подготовку, когда позволят погода и русские. К моему огромному удивлению, заказ на лыжи для «Брюстеров» был отвергнут. Наши испытания лыж были настолько успешными, что я был просто шокирован и никак не мог понять, почему нам запретили их использовать. К счастью, у нас сохранились две пары лыж, и мы установили их на истребители, чтобы наши новички могли освоиться с полетами с аэродрома, покрытого снегом. Теоретический курс боевой подготовки казался ненужной тратой времени в таких условиях, новички повышали свою квалификацию над линией фронта, летая вместе с ветеранами.

Сохранение летной полосы в работоспособном состоянии становилось сложной проблемой и требовало изобретательности и больших усилий. Наши тяжелые катки утрамбовывали снег, но

когда температура повышалась до нуля, полоса тут же раскисала и становилась очень опасной. Отсутствие лыж приводило к тому, что узкие шины «Брюстера» на взлете или посадке могли проломить утрамбованный снег, и тогда истребитель перевернулся бы.

Канадский роторный плуг и самые большие плуги нашего строительного батальона также не могли решить проблему, поэтому я в полном отчаянии связался со штабом 6-й армии, чтобы узнать, не смогут ли они хоть как-то нам помочь. Генерал-лейтенант Блик посетил аэродром, чтобы лично ознакомиться с нашими проблемами, и вскоре прибыли 300 пленных русских с лопатами. Я еще никогда не видел столь жалких созданий. Это были голодные, сутулые оборванцы, откровенно слабосильные, но их совместные усилия дали желаемый результат. Сани, запряженные трактором, отвозили снег на край аэродрома, и вскоре мы получили идеальную полосу.

Мы постоянно улучшали нашу базу, и к концу февраля укрытия для обслуживания самолетов были завершены. Одновременно мы переехали в теплые, хорошо построенные землянки, покончив с кочевой жизнью в палатках, которые мы возненавидели. Землянка, используемая в качестве командного пункта, получила громкое название «Бунгало», хотя никто не понимал, почему именно. Ее окна, которые находились буквально на уровне земли, давали великолепный вид на озеро Линтуярви, находившееся всего в нескольких метрах от нее. Из Нурмойла наши машины регулярно ездили в Петрозаводск, где мы получали бензин, и частенько в Олонец, где мы получали пайки. К сожалению, мы жили на чужой территории, поэтому все продукты были трофеями, захваченными у русских, а также плодами охоты и рыбалки.

Вероятно, русские знали, что мы довольно удобно устроились в Нурмойла, так как они начали уделять базе все больше внимания. Налеты бомбардировщиков и истребителей стали ежедневными. Однажды нас атаковали за день целых три раза, но хотя русские сбросили множество бомб, лишь немногие попали на сам аэродром. Кроме бомб, русские самолеты несли пачки листовок, которые разбрасывали над базой, аккуратно пополняя наши запасы туалетной бумаги. Похоже, русские думали, что в Нурмойла находятся самолеты люфтваффе, так как листовки были отпечатаны на немецком языке. Вот такой была работа русской разведки, и до такой степени они не знали наши самолеты. Во время этих попыток обеспечить нас скучным чтивом зенитчики сумели сбить второй русский бомбардировщик.

Каждый налет русских оказывался для нас совершенно

неожиданным. Нурмойла находился всего в 40 километрах позади линии фронта, всего 5 минут летного времени. Если мы и получали сообщение о появлении русских бомбардировщиков, до налета проходила в лучшем случае пара минут. Но когда истребители обстреливали аэродром с бреющего полета, об их появлении извещал треск пулеметных очередей.

К нашему изумлению, первые признаки приближающейся весны появились уже в феврале. Снег таял с потрясающей быстротой и терял свою искристую свежесть, превращаясь в грязно-серый. Он выглядел так, словно его припудрили сажей. Сугробы и заносы исчезали буквально на глазах, повсюду журчали ручьи, которые сливались в настоящие потоки в канавах. Однако каждую ночь вода все-таки подмерзала. Воздух был по-настоящему бодрящим, и было истинным наслаждением дышать полной грудью, не опасаясь обморожений. Каждый вечер дул приятный ветерок, и мы доставали лыжи, торопясь насладиться возможностью покататься по последнему снегу, которого, увы, оставалось слишком мало. Иногда мы отправлялись в армейские казармы, чтобы посмотреть кинофильмы, которые очень нравились местным жителям.

В это время было много разговоров о советских шпионах и диверсантах, слоняющихся поблизости. В Олонце наверняка имелся секретный русский передатчик, хотя все попытки финской контрразведки поймать этих шпионов оказались бесполезны. Когда мы взлетали из Нурмойла на перехват, соединения вражеских бомбардировщиков поворачивали назад, но когда мы возвращались на базу, израсходовав топливо, они появлялись снова. Поэтому было совершенно ясно, что русские получали свежую информацию обо всех наших действиях, что давало им заметное преимущество.

Мне случайно удалось услышать, что пилот ЛаГГ-3, которого я сбил несколько месяцев назад, находился неподалеку, в лагере для пленных Мярия. Мне никогда не доводилось встречаться лицом к лицу со своими противниками, поэтому я попросил доставить его на аэродром, что наверняка стало развлечением и для русского в его унылом лагерном бытии. Пилот оказался молодым лейтенантом-украинцем, имевшим не более 100 часов налета. Оказалось, что он совершал свой второй боевой вылет, когда попался мне на прицел. Я ничем не мог ему помочь, но, насколько я знал, финны относились к русским пленным гораздо лучше, чем русские к финским. Сначала наш гость мрачно молчал, глядя на нас исподлобья. Но после хорошего обеда, пары стаканов водки и сигареты он стал гораздо приветливей. Он

рассказал нам о своей учебе в России и, что нас сильно удивило, об очень ограниченной летной практике. Перед тем как вернулся в лагерь, лейтенант Петр Ф. произнес речь, в которой благодарил нас за гостеприимство и даже пожелал нам успеха в бою!

В течение марта и апреля дни стали длиннее, и теперь, кроме разведки, патрулирования и перехватов, нам часто приходилось сопровождать какие-то самолеты. Иногда мы конвоировали санитарный Юнкерс W.34 из Воробьева, иногда прикрывали корректировщик Фоккер C.X, помогавший нашим батареям в районе Баташевская – Эноярви. Несколько раз мы сопровождали высотный фоторазведчик «Бленхейм», который добирался до южных берегов Ладоги и даже до Тихвина. Обычно он летел на высоте около 6000 метров, вынуждая нас постоянно пользоваться кислородными масками.

Накануне 1 мая меня с адъютантом пригласили в офицерский клуб в Олонце, где был устроен праздник. Однако мы успели вернуться в Нурмойла до наступления темноты и после ужина уселись вокруг наших землянок, чтобы насладиться тишиной и свежим, прохладным воздухом при свете поднимающейся луны. Мы еще не успели докурить первую сигарету, как наш отдых был прерван жужжанием авиамоторов, приближающимся с юга. Нам не требовалось слышать свист падающих бомб, чтобы понять, что русские воспользовались случаем провести еще один беспокоящий ночной налет. Они приносили мало вреда и были больше рассчитаны на психологический эффект, действуя на нервы, а не на самолеты.

Теперь авиамотор ревел прямо над головами у нас, потом он внезапно стих, и мы услышали свист ветра в проволочных растяжках, и в лунном свете мы увидели силуэт полого пикирующего старого биплана P-5. Затем мы услышали свист множества мелких бомб, с земли в нескольких местах вверх ударили светящиеся трассы, наша ПВО наконец проснулась. Нам показалось, что они сомкнулись вокруг P-5, но русский самолет спокойно прошел сквозь завесу, над дальним концом аэродрома пилот снова включил мотор, и русский исчез в темноте.

Последовали 15 спокойных минут, а затем все повторилось. Всего за эту ночь P-5 совершили 7 налетов на аэродром с интервалами от 15 до 20 минут, и нам пришлось тушить множество мелких пожаров, вспыхнувших в лесу вокруг базы. Злые и уставшие, мы заползли в наши спальные мешки. Рано утром связисты отправились чинить телефонную линию, которая была порвана в 15 местах. И тут мы обнаружили, что русские использовали специальные бомбы. Они имели размер теннисного

мячика и взрывались, как только на них падал солнечный свет. В результате нам пришлось еще раз тщательно проверять все вокруг.

В полдень 1 мая было намечено открытие нашего нового театра, где должен был проходить Праздник весны. Учитывая возможность налета, мы подняли несколько «Брюстеров». Когда мы пролетали над зданием театра, едва не царапнув его, как выяснилось позднее, хор исполнял песню «Жаворонки летят в небе». Эффект получился потрясающим, так как грохот моторов «Райт-Циклон» был слышен всем. Зрители разразились восторженными аплодисментами.

Через несколько часов, или в 15.58, если быть точным, со стороны Ладоги прилетели 7 русских бомбардировщиков. Так как они появились со стороны солнца, удар был совершенно внезапным. Они сбросили бомбы с достаточно большой высоты и удрали, пикируя, в том направлении, откуда прилетели. Вся атака была произведена столь стремительно, что мы сумели поднять только 2 самолета – мой и Рейска Валли. Некоторые бомбы взорвались среди укрытий, нанеся небольшие повреждения, но в казарме погибли 15 человек, в том числе 3 женщины из «Лотта Свярд», несколько человек были ранены. Были уничтожены несколько автомобилей, телефонный узел получил прямое попадание, две казармы загорелись.

Уже в воздухе мы поняли, что догнать налетчиков у нас нет ни одного шанса, поэтому решили отправиться на охоту над вражескими линиями. Мы провели в воздухе 2 часа, но не увидели ни единого русского самолета, и наконец я случайно заметил 2 «Чайки» справа и чуть ниже нас. Мы прекрасно знали особенности этого маленького юркого самолета, поэтому единственным шансом на успех была внезапная атака. К счастью, солнце находилось позади нас, поэтому русские пилоты ничего не заметили. «Чайки» летели прежним курсом, ни о чем не подозревая.

Используя помощь солнца, мы пристроились за русскими, держась чуть выше, затем дали полный газ и ринулись в атаку. Поймав на прицел головную «Чайку», я начал стрелять с расстояния около 70 метров. Результат появился немедленно – хвостовое оперение русского истребителя разлетелось в щепки под градом моих пуль, прежде чем пилот понял, что его атакуют. Самолет спиралью пошел вниз. Я видел, как маленький биплан врезался в землю недалеко от Куутилахти, превратившись в ужасный цветок со светящейся красной сердцевиной и трепещущими черными лепестками. В этот самый момент Рейска Валли сообщил мне по радио, что он тоже сбил «Чайку». Поэтому,

чувствуя, что мы отчасти отомстили Иванам за бомбежку, мы полетели обратно в Нурмойла.

8 мая в Нурмойла был настоящий день визитов. Сначала прибыла большая группа шведских офицеров, которые хотели прямо на месте ознакомиться с нашими методами операций. Затем объявился командир 32-й истребительной эскадрильи HLeLv 32 капитан Хейнила, который хотел проверить свою будущую базу. Это подтвердило слухи, уже витавшие в воздухе несколько недель, будто нас перебрасывают на север. Вечером прибыл очередной гость, это был полковник Рейска Артола, командир бомбардировочной эскадрильи PLeLv 46, летавшей на Do-17Z. Он намеревался обсудить вопрос истребительного сопровождения своих бомбардировщиков во время вылета следующим утром. Я пообещал ему выделить 6 «Брюстеров» и назначил время встречи на 06.10.

На следующее утро в небе не было ни облачка. Я прошелся по стоянке самолетов, где утреннее солнце уже рассыпалось искрами на стеклах кабин замаскированных «Брюстеров». Механики хлопотали вокруг них, все проверяя в последний раз. Я провел инструктаж 5 пилотов, которым предстояло лететь со мной, и мы даже успели выкурить по сигарете. Затем мы забрались в кабины, и один за другим ожили наши моторы «Циклон». Их гулкие голоса в клочья разорвали утреннюю тишину. Мы взлетели парами, но построились тройками над аэродромом, и в этот момент на северо-западе показались 11 «Дорнье» Артола, летевшие в идеальном строю. Наша шестерка заняла место сзади левее и чуть выше них, после чего все самолеты повернули на восток. Это означало, что мы летим прямо на солнце и ничего не видим: если бы появились вражеские перехватчики, мы бы их не заметили. Поэтому я разделил свои истребители на два звена по 3 самолета, которые летели слева и справа от «Дорнье», чтобы увеличить шансы на обнаружение русских истребителей.

Мы пролетели над Масельгой на высоте 1500 метров и полетели вдоль Мурманской железной дороги, где нас обстреляли наши собственные зенитки, хотя их заранее предупредили о нашем вылете. Возможно, зенитчики еще толком не проснулись и заметили одиночный вражеский истребитель, который быстро исчез, но взамен появилась большая группа самолетов – то есть мы. Мы пролетели над Онежским озером и вышли к цели в устье реки Аанис. Если бы появились вражеские истребители, это было бы идеальным временем атаки, поэтому мы смотрели во все глаза. Целью наших «Дорнье» было скопление барж, и я с удовлетворением увидел, как бомбы, вырвавшись из

бомболюков, быстро уменьшаются в размерах и через несколько секунд столбы огня и воды поднимаются среди барж. Несколько из них получили прямые попадания, другие перевернулись, третьи, изрешеченные осколками, быстро затонули. Я мысленно снял шляпу перед меткостью пилотов бомбардировщиков. Закрыв бомболюки, «Дорнье» развернулись по широкой дуге и вместе с нами полетели к западному берегу Онежского озера. С моих плеч упал тяжкий груз, так как у нас оставалось еще достаточно топлива. Поэтому я решил наведаться к южным берегам озера, чтобы все-таки найти вражеские истребители.

Перед этим несколько дней мы летали прикрывать наши войска на реке Свирь, и я подумал, что характерный силуэт «Брюстера» прекрасно известен всем артиллеристам на много километров вокруг. Однако очень быстро выяснилось, что это не так. Когда мы на высоте 600 метров подлетели к знакомому району, нам навстречу полетели струи светящихся шариков, с которыми я уже имел несчастье встречаться. Больше всего обижало то, что это стреляли финские зенитки.

Я быстро сделал опознавательный сигнал, но стрельба сделалась лишь еще интенсивнее, в правом крыле моего самолета одновременно появились две дырки. Поэтому я решил подняться на более безопасную высоту и дал полный газ. Госпожа Удача явно решила посмеяться надо мной, так как остальные самолеты пролетели сквозь завесу без единой царапины. Забыв и думать о русских, мы полетели обратно в Нурмойла, разочарованные «теплым» приемом. Когда мы приземлились, часы показывали ровно 08.00.

Я поспешил на командный пункт, чтобы пожаловаться по телефону армейскому командованию на то, что зенитные батареи не только не опознали самолеты, но и не отреагировали на сегодняшний опознавательный! Немного выпустив пар, я отправился в столовую, чтобы наконец позавтракать. Позднее мне сказали, что зенитчиками командовал полковник, только что прибывший из Центральной Финляндии, который отдал приказ стрелять, и приказ выполнили буквально все соседние батареи. Его смиренные извинения были приняты, и позднее мы лишь смеялись над его растерянностью, когда выяснилось, что он потратил боеприпасы на собственные истребители.

Кочевая жизнь

Пока я находился в отпуске, Истребительная группа L получила приказ перебазироваться из Нурмойла в Гирвас. 30 мая я вернулся из отпуска в Нурмойла, где меня ждала неприятная новость. Оказалось, что накануне, когда мои парни готовились к перелету, нас навестили русские бомбардировщики, которые сожгли один Брюстер B-329. За 9 месяцев пребывания в Нурмойла нас атаковали 47 раз и сбросили на нас около 1100 бомб, но до сих пор мы не потеряли ни одного человека и ни одного самолета. И вот в самый последний момент мы теряем драгоценный истребитель!

Мы прибыли в Нурмойла очень рано и решили отправиться на новую базу на верном BMW в то же самое утро. Поэтому, забросив мой летный костюм в машину и сказав последнее «Прости» нашим бунгало, я медленно покатил в направлении Петрозаводска. Я остановился возле радиостанции, которой заведовал мой старый друг Пекка Тиилкайнен, и, выпив чашечку кофе, пошел прогуляться по улицам города, вдоль которых шли деревянные тротуары. Заасфальтирована была только улица Карла Маркса, и я удивился, увидев, что ко всем финским указателям были добавлены русские подписи. Я проехал около 100 километров, миновал город Кондопога, но за последние 50 километров единственным признаком цивилизации в этих диких лесах была деревня Мундъярв, после чего я оказался на полуострове Пальеозера и наконец попал на аэродром Гирвас.

Я сразу увидел, что пейзаж вокруг Гирваса был исключительно красивым. Вдоль летного поля бежала быстрая речка с крутыми берегами, и картину не омрачали никакие линии электропередачи, телефонные провода и прочие признаки XX века. Война казалась бесконечно далекой от елей и сосен этого места, ничто здесь не звучало более противоестественно, чем рев авиамотора.

Солнце ярко сияло весь долгий летний день, и мы не могли желать лучшей летной погоды. Мы совершили множество вылетов, а 4 июня нам выпала почетная задача обеспечить истребительный эскорт нашему горячо любимому маршалу Маннергейму по случаю его 75-го дня рождения. Адольф Гитлер сам прилетел в Иммола, чтобы лично поздравить маршала. Было также объявлено, что отныне наш великий вождь будет носить звание маршала Финляндии. От возбуждения я даже забыл, что этот день был также моим 33-м днем рождения.

На следующий день мы вернулись в Гирвас, и так как теперь

там базировалась вся эскадрилья, у нас было больше свободного времени, чем обычно. Я проводил его, гуляя по окрестностям, ловил рыбу в озерах и реках. Они буквально кишели рыбой, и даже знаменитые рыбацкие рассказы бледнели перед нашим реальным уловом. Буквально за пару часов рыбак мог выудить столько рыбы, что едва мог унести.

Хорошо известный финский аккордеонист Тойво Маннинен и артисты его труппы Лили Менц-Нифонтова, Лииса Ропе и Олави Тилии прибыли в Гирвас, чтобы устроить вечерний концерт, на который был приглашен командир полка полковник Лоренц. Так как командир эскадрильи отсутствовал, задача организации специального обеда для наших гостей легла на меня. Трапеза из свежекопченой рыбы и жареной дичи была, может, несколько простой, но обед в сумерках на берегу реки стал памятным событием.

Однако наша идиллия в этом мирном уголке оказалась недолгой. Вокруг эскадрильи уже циркулировали разные слухи, но то, что наши самолеты требуются повсюду, стало очевидным 9 июня, когда пришел приказ отправить одно звено на аэродром Суулаярви возле Перкаярви, то есть за 600 километров от Гирваса. Так как мое звено имело больше боевого опыта, чем другие, было решено отправить именно нас. В результате в очередной раз возникла Истребительная группа L, но так как комэск все еще отсутствовал, мне пришлось остаться в Гирвасе, самому сдав командование.

Через неделю мое звено из 10 самолетов получило приказ перелететь на аэродром Менсуваара, чтобы обеспечить перехват вражеских самолетов над северной Ладогой. Менсуваара находился совсем недалеко на северо-запад от Сортавалы, и я решил съездить туда, намереваясь по дороге заглянуть в Олонец и проверить место нескольких сбитых нами самолетов, чтобы подтвердить победы. Я взял один из «Брюстеров», прилетел в Иммола и встретился с подполковником Нуотио в штабе полка, после чего полетел на построенный русскими аэродром в Суулаярви.

Все имевшиеся помещения уже были заняты другой эскадрильей, поэтому нам пришлось снова ставить свои «гнездышки», хотя прогресс был заметен. Мы больше не пользовались грубыми палатками, в которых провели так много неприятных ночей, а поставили вдоль опушки леса небольшие фанерные домики. В период белых ночей мы дежурили круглые сутки подряд, и так как моя группа была поделена пополам, я часто принимал участие в вылетах на перехват из Менсуваара, а приземлялся в Суулаярви. Поэтому моя жизнь приобрела кочевой

характер, но таким образом я сохранял контроль над обеими частями Истребительной группы L. На бывшей базе были построены несколько бревенчатых домиков, и жизнь там относительно наладилась. Мы могли подрулить на истребителе прямо к дверям своей хижины, и если «ночью» приходил срочный приказ на вылет, мы могли надеть летный костюм прямо на пижаму и буквально с постели прыгнуть в кабину истребителя. Впрочем, и наоборот. К счастью, никому из нас не пришлось совершать вынужденную посадку в пижаме!

В начале июля несколько истребителей Мессершмитт Bf-109F из 1-й группы истребительной эскадры 54 «Зеленое сердце» прибыли в Менсуваара. I/JG 54 командовал известный немецкий летчик-истребитель капитан Ханс Филипс, а Bf-109F этого подразделения несколько дней действовали вместе с «Брюстерами». Все эти дни мы пользовались гостеприимством немецких пилотов, располагаясь под крыльями транспортного самолета Ju-52/3m. Немецкими истребителями командовал обер-лейтенант Готц, с которым я познакомился 8 июля, вернувшись в Суулаярви, куда перебросили остальную часть эскадрильи, чтобы она приняла участие в воздушных боях над островом Сомерс. Снова влившись в состав эскадрильи, мы опять получили больше свободного времени и воспользовались случаем посетить Выборг, чтобы освежить в памяти довоенные воспоминания. Однако Выборг был почти полностью разрушен: куда бы мы ни посмотрели, всюду виднелись зловещие свидетельства войны, поэтому мы не нашли места, где можно отдохнуть. В это время года Карельский перешеек особенно прекрасен. Летние цветы еще стоят в полной своей красе, и заросли диких ярко-красных их дорог испускают восхитительный аромат.

Знойным утром 30 июля в 03.00 нас спешно подняли по тревоге. Над Финским заливом наблюдалась необычайная активность советской авиации. Мы разбежались по самолетам, торопливо проверили все, что полагается, и встали рядом, покуривая и ожидая. Примерно в 04.30 поступил приказ отправить 4 истребителя патрулировать, и через несколько минут мы были в воздухе и направлялись на юг. Солнце поднялось слева от нас. Несмотря на ранний час, финские береговые батареи в Ино и русские береговые батареи на противоположном берегу залива уже вели жаркую дуэль. Дальше на запад виднелся остров Сескар, рядом с которым находились от 15 до 20 кораблей. Наш наблюдательный пост находился неподалеку – в Сейвисто, и он отправил предупреждение, что на западе слышен шум авиамоторов. Я начал внимательно осматривать небо и вскоре в

яркой голубизне заметил маленькую черную точку. Она постепенно росла и превратилась в скоростной разведчик Петляков Пе-2, за ним следовали 4 вражеских истребителя. Я выбрал в качестве цели именно Пе-2, приказав остальным заняться истребителями сопровождения.

Пе-2 летел на восток, очевидно, возвращаясь из утреннего разведывательного полета. Мы находились над русскими, но так как летели против солнца, то плохо что видели. Пе-2, у которого крылья сверху были покрашены в бледно-серый цвет, резко повернул вправо, а затем опустил нос вниз. В результате, когда я подошел на дистанцию стрельбы, он подставил светло-голубое брюхо. Я был страшно удивлен, так как мне показалось, что он несет торпеду, но пилот поспешно сбросил свой груз, чтобы увеличить скорость. Я приклеился к хвосту русского, выпуская короткие очереди по его оперению и задней части фюзеляжа. Русский стрелок вскоре умолк. Затем я перенес огонь на его моторы, и когда мы пролетали над крепостью Кронштадт, правый мотор Пе-2 неожиданно вспыхнул. Я чуть наклонил нос самолета вниз и увидел, как двое русских выпрыгнули из бомбардировщика. Их парашюты лениво плыли в воздухе, но самолет рухнул в воду недалеко от Петергофа.

Я одержал свою десятую победу и оказался над окраинами огромного города с населением более миллиона человек, построенного в устье Невы. У меня не было времени осматривать его достопримечательности, так как зенитные батареи, едва заметив меня, открыли бешеный огонь, и я не собирался подставляться. Я старательно облетел район, прикрытый зенитными батареями Кронштадта, и над Ино встретился с Микко Сиреном и Эркки Лилю. Выяснилось, что они позаботились о двух русских истребителях, и, вернувшись на базу рано утром, мы с удовольствием похвастались тремя одержанными победами. Но день еще по сути не начался, поэтому, пока мы завтракали, оружейники уложили новые пулеметные тенты, механики залили баки под пробку и тщательно проверили самолеты.

Тем временем у наших союзников-немцев начались серьезные проблемы. Их наступление на восток застопорилось в руинах Сталинграда, и Восточный фронт на время замер. И так как до сих пор действия русской авиации ограничивались районами Финского залива и побережьем Финляндии, то в начале августа нас перебросили в Рёмпётти на берегу залива, так как этот аэродром давал больше возможностей для охоты, чем Гирвас, расположенный в Центральной Финляндии. Теперь мы действовали в районе, ограниченном Лужской губой, островами Сескар, Лавенсаари и Суурсаари и южным берегом Финляндии.

Русские истребители базировались на островах Сескар и Лавенсаари, именно над этими базами разыгрались самые жестокие воздушные бои. Мы сумели уничтожить несколько русских истребителей прямо в их гнезде, не потеряв ни одного своего.

Для повышения эффективности управления нашими истребителями были созданы несколько дополнительных наземных радиостанций на побережье Карельского перешейка, а также вдоль самой линии фронта. Во время инспекции одной из таких станций мы с командиром эскадрильи посетили штаб генерала Паяри. Он находился на линии старой границы на берегу маленького озера Каукиярви среди прекрасных сосновых и еловых лесов. База выглядела очень аккуратной: тщательно подстриженная трава, посыпанные песком дорожки, изящные цветочные клумбы. После прекрасного обеда мы отправились на линию фронта и в Майнила – местечко, где злосчастный артиллерийский налет, якобы финский, стал причиной гибели русского сержанта и нескольких солдат, что стало причиной нападения на нашу страну. После посещения генеральской сауны и купания в озере Каукиярви мы отправились обратно на нашу базу.

В начале сентября русская авиация начала наращивать активность в Восточной Карелии, особенно севернее Медвежьегорска. 16 сентября пришел приказ вернуть 10 наших истребителей в Гирвас. Получив на сборы всего час, мы побросали имущество в два транспортных самолета и после завтрака на бегу уже находились в воздухе, направляясь на северо-восток. Через 3 часа после получения приказа мы уже находились в 500 километрах от старой базы и готовились к новому вылету.

Через неделю, 24 сентября, все вылеты были отменены, так как тучи ползли над самыми деревьями и моросил мелкий противный дождь, но к полудню облачность поднялась выше 100 метров. Так как мне нужно было посетить штаб эскадрильи в Макслахти, я решил попытать счастья. Полет на бреющем дает летчику волнующее ощущение скорости, которое исчезает на высоте, поэтому я отправился в путешествие длиной 600 километров, хотя лететь предстояло исключительно по приборам. Маршрут пролегал над совершенно необитаемыми лесами Восточной Карелии, где в помине не было никаких метеостанций. Я постарался вспомнить кое-какие ориентиры и вырулил на старт.

Я летел, прижимаясь снизу к самым тучам, и сумел держать высоту 100 метров до самого Суоярви, но над Ладогой тучи

пошли еще ниже, вынудив меня лететь над самыми вершинами деревьев. Даже самые маленькие холмики были окутаны туманом. Инстинкт советовал мне вернуться назад, но было поздно, мною овладело тупое упрямство. Частые изменения курса, чтобы обогнуть внезапно возникающие препятствия, привели к тому, что вскоре я безнадежно заблудился! Я попытался лететь вдоль какой-то дороги, но там перекрестки возникали один за другим. Я даже не осмеливался взглянуть на карту, так как боялся врезаться во что-нибудь, и напряженно всматривался в ветровое стекло. Компас был бесполезен после моих беспорядочных метаний, стрелка судорожно вертелась, и я ни разу не летел по прямой достаточно долго, чтобы она успокоилась.

Я думал, что нахожусь где-то северо-восточнее Ладоги, и постоянно поглядывал на землю, надеясь увидеть знакомый ориентир. Едва не налетев на высоковольтную линию, я внезапно обнаружил железную дорогу, вдоль которой и полетел, причем в направлении, противоположном первоначальному. Я почти заорал от облегчения, когда через 10 минут во мгле появились знакомые окраины Сортавалы. От Сортавалы я полетел вдоль шоссе до Выборга, а оттуда намеревался полететь вдоль дорог до Макслахти. Брюхо моего «Брюстера» едва не скребло по телеграфным столбам, а так как я летел со скоростью 400 км/ч, то просто чудом не врезался в одно из препятствий, которые замечал, лишь когда они проносились справа или слева от самолета.

После Яаккимаа положение начало ухудшаться дальше. Из леса поднималась густая стена тумана, похожая на дым тысячи пожаров. Теперь, даже держась над самыми верхушками деревьев, я уже ничего не видел. Я знал, что аэродром Месуваара где-то поблизости, и в нормальных условиях сориентировался бы моментально, так как знал местность как свои пять пальцев. Я повернул на обратный курс, хотя по спине бежал неприятный холодок. Но я поймал свой один шанс на тысячу. Сквозь случайный разрыв в пелене тумана я увидел землю и понял, что снова приближаюсь к посадочной полосе. У меня даже не было времени выпустить закрылки, а шасси встало на замки буквально в момент касания полосы. «Брюстер» подскочил вверх, затем шлепнулся обратно, и я покатил по периметру летного поля, искренне радуясь, что наконец-то закончилась эта нервотрепка.

На следующее утро погода улучшилась настолько, что я смог продолжить полет до аэродрома Рёмпётти возле Макслахти, а еще через сутки я отправился обратно в Гирвас. Теперь погода была прекрасной, и мотор «Циклон» успокаивающе гудел, пока я летел

на высоте 3000 метров. Передо мной почти на горизонте под осенним небом лежало Ладожское озеро, спокойное и гладкое, точно стекло. Я даже не знаю, что именно привлекло мое внимание, или это мое желание пролететь над старым домом на северном берегу озера, но я сбился с курса.

Я пролетел над городом Лахденпохья и заметил несколько клубков разрывов зенитных снарядов над берегом озера. Я не мог видеть, по какой цели стреляли артиллеристы, но подумал, что они хотят привлечь мое внимание к русским. Пока я вглядывался, то заметил что-то вроде проблеска солнца на плексигласе кабины и повернул туда. Вскоре я увидел одиночный самолет. Когда расстояние сократилось, то я опознал его как Пе-2. Мое приближение не осталось незамеченным, так как хвостовой пулемет замигал, словно неоновая лампочка. Я приблизился к русскому на расстояние 50 метров, и мой «Брюстер» затрясся в воздушных вихрях. Моя первая очередь разбила стекло стрелковой точки, а через 10 секунд вторая очередь подожгла левый мотор, который немедленно запылал. Пе-2 сначала свалился на крыло, а потом перешел в вертикальное пике, оставляя жирный хвост черного дыма, а потом исчез в огромной вспышке на берегу острова Пуутсало.

Я пролетел над Питкаярви, Куоккаярви и Куиккалампи – эти места сразу заставили вспомнить мирное время: рыбалки, охоту, походы на лодках и купания. Ах это детство! И хотя я держал глаза широко открытыми, я ничего не видел, пока не пришло время садиться в Гирвасе.

Переменчивая погода часто приковывала нас к земле, однако наша жизнь не была лишена разнообразия. Во время одного из таких периодов нелетной погоды мы организовали облаву в окрестном лесу по данным радиопеленгатора и сумели поймать вражеского агента с рацией. Он старательно сообщал русским обо всех наших действиях. В другом случае из леса на краю аэродрома внезапно появился огромный медведь. Мы все с шумом и гамом бросились в погоню, однако собак у нас не было, и мы вскоре потеряли след зверя в подлеске.

Когда мы могли подняться в воздух, то нам приходилось летать к Повенцу, Морской Масельге, Пиндушам, где мы вели жестокие воздушные бои. Теперь нашим противником стали истребители Хаукер «Харрикейн» и Кертисс Р-40, появившиеся в большом количестве, а также другие английские и американские истребители. При налетах на наши аэродромы русские начали сбрасывать новый тип бомб, они взрывались непосредственно над землей, но их осколки почти не причиняли вреда самолетам и

людям.

1 октября, ровно через год после того, как мы заняли Петрозаводск, мы получили приказ прикрыть с воздуха праздничный парад. К нам наведалось звено Пиве Эрви, подразделение нашей эскадрильи, которое базировалось далеко на севере в Тиксярви. В разгар празднований я получил телеграмму из штаба, Истребительной группе L приказывали немедленно присоединиться к эскадрилье. Вскоре после ленча колеса моего «Брюстера» оторвались от аэродрома Гирвас в последний раз. Не без некоторой ностальгии по приятным временам, проведенным здесь, наши 9 самолетов построились плотной группой, в последний раз пролетели над аэродромом и взяли курс на Рёмпётти, где находились основные силы нашей эскадрильи.

После нашего возвращения в Рёмпётти некоторое время стояла плохая погода, которая держала на земле. Все с нетерпением ждали улучшения и возобновления полетов. Наконец 30 октября облачность приподнялась, и мы серым утром взлетели на охоту 5 самолетами. Но вскоре после взлета масляный насос самолета Рейска Валли начал барахлить, и ему пришлось повернуть назад. Остальные 4 самолета продолжали лететь на юг. Горизонт был довольно мутным, а видимость неважной. Однако Ваффе Вахвелайнен, один из наших сержантов, который в это время дежурил на станции наведения в Сейвасто, сообщил по радио, что видит группу русских самолетов южнее своего поста. Я внимательно осматривал небо, стараясь различить хоть что-то, и над русским берегом возле Ораниенбаума заметил 8 черных точек, держащихся заметно выше нас. Я вызвал по радио своих товарищей Кайуса Метсола, Вилппу Лакио и Пате Толонена и указал им на русских. На каждого из нас приходилось по два противника!

Мы начали набирать высоту, повернув в ту сторону. Стрелка альтиметра медленно крутилась, отсчитывая 2500 … 3000 … 3500 метров. Вскоре стало понятно, что русские нас заметили. Шансов на внезапную атаку не осталось, поэтому мы дали полный газ и обрушились на Иванов, каждый выбрал себе цель. Я дал короткую очередь, но И-16 ушел иммельманом. В небе началась свалка суматошно вертящихся самолетов. По радио долетали возбужденные возгласы, ругательства, предупреждения. Третье звено использовало ту же самую длину волны, и, судя по всему, оно само вело тяжелый бой с русскими в районе Сескара. Все вопили разом. Надо мной И-16 пошел вертикально вверх, замер, постоял секунду на хвосте, а затем рухнул в лес внизу. Почти в то же мгновение мимо моей кабины пролетели трассы.

Инстинктивно я ударил по сектору газа и пошел вверх самой крутой спиралью, на какую только был способен «Брюстер». И-16, который сел было мне на хвост, пролетел мимо и исчез.

Уголком глаза я заметил внизу «Брюстер», на хвосте которого висел «Спитфайр». Так, значит, новые истребители были «Спитфайрами». Невозможно было не опознать эллиптические крылья этого изящного британского истребителя, мы впервые столкнулись с ними, причем в кабине находились русские пилоты. Я быстро оглянулся, чтобы убедиться, что никакой Иван не подкрадывается ко мне сзади, затем резко толкнул вперед ручку управления и перешел в почти вертикальное пике. Пилот «Спитфайра» так хотел прикончить Пате, что не видел, как я бросился на него самого. Я выпустил длинную очередь по кабине «Спитфайра», который немедленно перевернулся на спину и упал в залив возле Каравалдая.

Жестокая битва кипела по всему небу, но после того, как я сбил «Спитфайр», то заметил, что оторвался от основной группы и меня собираются атаковать подоспевшие русские подкрепления. Я с трудом верил собственным глазам! Буквально повсюду мелькали вражеские истребители! Два… пять… девять… нет, двенадцать «Чаек» и И-16, и все жаждут моей крови!

В мгновение ока я понял, что они выстроились кольцом вокруг меня, теперь уже было поздно удирать. Мое сердце застучало быстрее, чем поршни мотора «Циклон», я понимал, что мне неслыханно повезет, если я сумею вырваться. В моем распоряжении оставались доли секунды, я мог надеяться только на свое самообладание, которое не позволит натворить глупостей в горячке боя. Времени на колебания не осталось, и, не дав русским начать, я первым бросился на ближайший И-16, который, по неосторожности, на секунду оказался у меня на прицеле. Я всадил в него хорошую очередь слева сзади. Однако времени оценить его повреждения не было, так как на меня набросились 2 «Чайки», их трассы замелькали возле моих крыльев. Я увернулся, резко рванув влево и обстреляв подвернувшийся И-16.

Русские, казалось, мельтешили буквально повсюду. Перевороты, бочки, иммельманы, равенсманы, петли – я выполнял буквально все фигуры высшего пилотажа, перечисленные в учебнике. Светящиеся трассы летели в меня со всех сторон. Несколько самолетов, как выяснилось, несли совершенно новое для нас оружие – ракетные снаряды. Я приобрел первый опыт уклонения от них! Я понимал, что одна только ошибка, секундное замешательство – и меня отправят в серые, неприветливые воды внизу. Но у меня оставалось одно утешение. Я мог не беспокоиться об опознании самолетов вокруг,

они все были русскими. Поэтому я совершенно автоматически стрелял по всему, что только видел.

Я знал, что мой запас патронов начинает подходить к концу. Пока я гадал, сколько же я еще продержусь, пуля ударила по фонарю кабины, засыпав меня осколками, и темная тень накрыла «Брюстер». Я взглянул вверх и буквально в нескольких метрах над собой увидел матово-черное брюхо И-16. Похоже, его пилот неправильно оценил скорости и чуть не налетел на меня. Вот теперь уже он сам стал моей жертвой. Русский оказался у меня на прицеле на расстоянии менее 40 метров. Последовала ослепительная вспышка, появилось крутящееся облако дыма, и я буквально пролетел сквозь тучу обломков.

На мгновение русские заколебались, и я воспользовался шансом. Так как боеприпасов не осталось, требовались отчаянные меры. Я находился над деревней Коваши недалеко от берега, более чем в 200 километрах от ближайшего финского аэродрома. Лишь хитрость могла меня спасти. Я перевернул «Брюстер» на спину и воткнул ручку управления себе в живот. Буквально все внутри затряслось, когда скорость начала стремительно расти, но я держал самолет в пике, надеясь, что русские поверят, что сбили меня и я падаю на землю. Я уже почти коснулся песчаных дюн на берегу залива, когда с трудом вывел протестующий истребитель из пике и дал полный газ, благодаря бога за то, что «Брюстер» был спроектирован как авианосный самолет, то есть отличался повышенной прочностью, необходимой для действий с авианосца.

Моя уловка сработала, погони за мной не было. Я весь взмок, хотя в пробоину в фонаре бил ледяной ветер. Вернувшись на базу, я с торжеством выполнил две бочки в знак своих побед. Но моя радость быстро сменилась горем, когда я узнал, что сержант Пааво «Пате» Толонен не вернулся, предположительно он был сбит вражеским истребителем. Вероятно, «Спитфайр», который я снял у него с хвоста, все-таки сделал свое дело. Вилппу и Кайус сбили по одному истребителю каждый, но в столовой мы сидели тихие и задумчивые.

Эта схватка «двенадцать против одного» стала моим последним вылетом на добром старом «Брюстере». Четыре дня спустя меня повысили в звании до майора и отправили командовать 30-й разведывательной эскадрильей – TLeLv 30. Я передал командование звеном Хассе Винду, чувствуя себя так, словно рухнул в бездонную пропасть. Я сражался и жил вместе с этим звеном два долгих военных года, и прощание с добрыми друзьями и верными товарищами буквально разбило мое сердце.

Прощание с истребителями

Низкие темные тучи затянули небо, сыпал мокрый снег – это были первые признаки приближающейся зимы, когда я 7 ноября вылетел в Суулаярви, чтобы принять командование TLeLv 30. Личный состав эскадрильи насчитывал около 400 человек, и чтобы поднять свой дух, я приступил к осмотру самолетов, на которых они летали. Это были Фоккеры D. XXI с моторами «Твин Уосп Джуниор» и И-153 «Чайка». Фактически и тот, и другой были одноместными истребителями, хотя их относительно низкие летные характеристики и слабое вооружение заставляли отнести самолеты к устаревшим. Я ощутил острый приступ ностальгии по своему «Брюстеру».

С мотором «Твин Уосп Джуниор» D. XXI был тяжелее, чем с мотором «Меркюри», на котором я сражался во время Зимней войны. Установка нового мотора не сделала самолет ни быстрее, ни маневреннее. Зато «Чайка» оказалась очень интересной машиной. Эти самолеты захватили немцы во время наступления и позднее продали нам.

TLeLv 30 входила в состав 5-го авиаполка, или LeR 5, которым командовал подполковник К. Иланко. Штаб полка находился в Хельсинки, и мне пришлось отправиться туда за инструкциями. Честно говоря, я совсем не обрадовался дополнительной ответственности, свалившейся на меня. Истребительная группа L – это одно дело, но целая эскадрилья устаревших самолетов – совсем другое. Подполковник Иланко кратко обрисовал, что от меня требуется, однако методы операций и выделение самолетов оставались на мое усмотрение. Нашей главной задачей являлась разведка восточной части Финского залива и удерживаемых русскими островов Сескар и Лавенсаари, на которых находились аэродромы истребительной авиации. Однако наша база находилась в Суулаярви на значительном расстоянии от района операций, что создавало определенные трудности. Я сумел добиться разрешения обменяться базами с моей старой частью HLeLv 24, и мы перелетели в Рёмпётти, в результате расположившись буквально на самом берегу залива, а они отправились в Суулаярви.

Вскоре после прибытия в Рёмпётти эскадрилья была приведена в полную боевую готовность, и каждый день звено «Чаек» под командованием Корппу Палтила проводило полеты вместе со звеном D. XXI Петтера Ахониуса. Я летал на самолетах обоих типов, решив приспособиться психологически к новым обстоятельствам, в которых я оказался. Вскоре я понял, что от

разведчика требуется совсем иная тактика, чем от истребителя, и нервотрепки здесь заметно меньше. Но это преимущество нивелировалось тем, что самолеты, на которых мы летали, были старыми и ненадежными. Посылать их в полеты над заливом, где существовала реальная опасность встречи с вражескими истребителями, было не слишком приятно. Прошло некоторое время, прежде чем я смог, сравнивая «фоккер» с мотором «Пратт-Уитни» и «Брюстер», избавиться от неприятных ощущений. Но я старался позабыть верную старую «Небесную жемчужину», полностью отдавшись новым обязанностям. Один день я летал на D. XXI в сопровождении Туре Маттила, Кольта Лаппайнена и Оке Карме, а назавтра пересаживался на «Чайку» вместе с Корппу Палтила и Хански Нимейером.

Рождество приближалось, и дни становились все короче, погода, естественно, делалась все менее предсказуемой, мешая нашим действиям. Однако даже в те дни, когда тучи мчались на небольшой высоте, мы все-таки вылетали на разведку. Такая погода обычно держала вражеские истребители на земле, что было нам на пользу.

Во время одного из типичных разведывательных полетов в середине декабря я возглавлял звено D. XXI. Мы взлетели, едва небо начало светлеть. Вся земля уже была укрыта снежной мантией, однако Финский залив пока еще был свободен ото льда. К востоку от острова Сескар мы заметили два корабля, их зенитный огонь преследовал нас, пока мы летели над Пенинсаари. Мы должны были провести разведку Лавенсаари, и когда мы прибыли к цели, то держались на границе облачности. На якоре возле острова стояли 4 эсминца и 9 канонерок, они открыли такой плотный огонь, что мы были вынуждены нырнуть в тучи. Во время долгого обратного полета к базе мы держались над самой водой, а тучи опускались все ниже и ниже. Мы не могли различить наши обычные ориентиры и были вынуждены полагаться только на компас. Гребни холодных волн, казалось, вот-вот лизнут наши низколетящие самолеты. Время от времени мы бросали взгляд на стрелку бензомера, которая уверенно катилась к отметке «Пусто». Но вот буквально из волн вынырнул Тиуринсаари, и мы снова оказались дома.

1943 год начался унылым, серым и холодным днем, и первая неделя января прошла совершенно без всяких событий. Однако пятница 8 января навсегда врезалась нам в память, потому что доказала, что старая техника, на которой мы летали, вполне может каждый полет сделать последним. Наши 3 «Чайки» возвращались из разведывательного полета над морем, и когда

все подходило к концу и мы уже были возле Тиуринсаари, мотор машины Корппу Палтила внезапно отказал. «Чайка» пошла вниз и села на тонкий лед залива примерно в 3 километрах западнее острова. Лед немедленно треснул, и самолет начал медленно погружаться. Корппу отстегнул привязные ремни, вылез из кабины и помахал нам рукой, но уже в следующую секунду пошел на дно вместе с самолетом. На летчике был стандартный спасательный жилет, но Корппу прекрасно знал, что зимой в ледяной воде он совершенно бесполезен, человек замерзает в считаные минуты.

Потрясенные этим ужасным происшествием, мы приземлились на базу и потребовали как можно быстрее отправить спасателей к месту катастрофы, хотя и знали, что это бесполезно. Корппу только что получил звание капитана, и Финский залив проглотил одного из самых лучших и самых смелых летчиков эскадрильи. Причина происшествия была совершенно ясна – отказ мотора «Чайки». Это был уже третий такой случай, совершенно ненадежный звездообразный мотор М-63 отказывал без всяких видимых причин. После этого мы стали еще больше не доверять русским самолетам. Дальние полеты над водой зимой были слишком опасным приключением, если ты летишь на ненадежном колесном самолете, а не амфибии.

В TLeLv 30 мы не жаловались на нехватку свободного времени, но вот наша диета стала уж слишком однообразной. Иногда я вечером отправлялся в Выборг, чтобы поужинать в клубе «Поссес» или «Памаус». Но очень быстро я обнаружил, что мои деньги тают слишком быстро, поэтому пришлось ограничить количество поездок. Недалеко от нашей базы находилась рыбацкая деревня, поэтому иногда мы садились в двухместный самолетик де Хэвилленд «Мот», который использовался как связной, и приземлялись на лед рядом с рыбаками, чтобы купить у них корзину кильки. Мы уже научились коптить рыбу, и великолепные серо-золотые шпроты были желанной добавкой к нашему пайку. Чтобы сохранить форму, мы часто бегали на лыжах и даже организовали лыжный чемпионат.

В начале февраля мне пришлось передать несколько наших D. XXI в другую разведывательную эскадрилью, когда начали циркулировать слухи, что нас отправят за новыми самолетами в Германию. Предполагалось, что это снова будут трофейные машины, только на этот раз истребители МиГ-3. Наша база была совершенно не приспособлена для действий таких самолетов, и я отправился в Лаппеенрата, чтобы объяснить, что нам потребуется другой аэродром, если такое произойдет. Однако мне в штабе в

самых неопределенных выражениях сообщили, что мы останемся в Рёмпётти. Как выяснилось, мифические МиГ-3 просто не существовали! Нас немного утешило, что солнце теперь подольше задерживалось на небе, хотя чистое небо – это совсем не то, что требовалось для наших полетов. В общем, мы продолжали летать на устаревших и очень уязвимых машинах.

14 февраля в морозной утренней дымке мы начали готовить к вылету 4 D. XXI, когда показались первые лучи солнца, наши самолеты уже были высоко в небе над Койвисто. Финский залив был еще почти целиком покрыт льдом, и нашей задачей было найти чистые фарватеры для судоходства и подходы к русским базам. С высоты 6000 метров мы отлично видели, что повсюду обширные ледяные поля. Справа смутно вырисовывалась береговая линия, на юго-востоке виднелся выступ Карельского перешейка, но впереди – один только сверкающий лед. Случайно я глянул назад и вверх, сказался опыт предыдущих двух лет боев, и я вдруг начал вспоминать события этих лет. За это время весь мир превратился в одно сплошное поле боя. Я провел в воздухе сотни часов, стрелял сам, и стреляли по мне, я видел, как гибли мои товарищи, испытал все прелести стремительного перепада высот и больших перегрузок во время воздушного боя. Постоянное нервное напряжение начало сказываться даже на самой устойчивой психике и притупляло чувства, однако я пока еще не чувствовал перенапряжения. Довоенная жизнь казалась бесконечно далекой, словно существовала только на страницах романов. Мой мир сжался до кабины истребителя, и я больше не мог представить себе иной жизни.

Но зенитки с Лавенсаари внезапно вернули меня к реальности. Я сбросил газ и наклонил нос «фоккера», переведя его в пологое пике, покачивая из стороны в сторону. Однако я ничего не видел, кроме вмерзших в лед кораблей, которые бешено стреляли по мне. Русские самолеты, похожие на маленькие черные крестики, были рассредоточены по аэродрому. Вскоре мы вышли за пределы досягаемости зениток, и я уже готовился садиться в Рёмпётти, как вдруг по радио сообщили, что замечен грузовик, идущий от Шепелевского по льду. Вместе с Хаге Кроном я повернул на северо-запад и где-то вдалеке на бесконечном ледовом поле увидел крошечную точку, неподвижно стоящую на льду. Мы пролетели на малой высоте над грузовиком, чтобы проверить, что же он везет. Я увидел десять бочек, вероятно, с горючим, и около десятка человек. Вокруг не было ни одного вражеского истребителя, но до Сескара грузовику оставалось около 20 километров, поэтому его требовалось уничтожить по-быстрому и удрать, пока не взлетели русские

истребители.

Я поймал машину на прицел, и она остановилась, как только я открыл огонь. Люди начали выпрыгивать из кузова и прятаться под машиной. Но это была лишь временная передышка, так как во время нашего третьего захода топливо взорвалось, и все вокруг залил горящий бензин. Мы повернули домой, оставив позади столбы дыма, поднимающиеся в небеса, и нескольких сильно обожженных русских. Грузовик был не так уж важен, но были рады, подложив Иванам свинью прямо под носом их истребителей.

Дни шли один за другим, и до 27 марта просто не было никакой возможности подняться в воздух. После атаки на грузовик мы вылетели только на «Чайках» и переключились на штурмовки русских позиций в районе Шепелевского на противоположном берегу залива. Русские, вероятно, были немало озадачены, когда их начинали обстреливать самолеты, которые они считали своими. После атаки я отправился в штаб, чтобы забрать почту, и уже по лицу Олли Пухакка понял, что у него есть новости для меня, так как он с трудом скрывал возбуждение. Он передал мне телеграмму от командующего ВВС. Мне приказывали принять командование только что сформированной 34-й истребительной эскадрильей, HLeLv 34.

Снова истребители

HLeLv 34 была официально создана 13 марта, когда наши лучшие летчики-истребители пригнали из Винер-Нойштадта, пригорода Вены, в Мальми 16 новых истребителей Мессершмит Bf-109G-2. Эскадрилья должна была базироваться на материке в Утти, куда и перебросили основную часть «мессершмиттов». Одно звено осталось в Мальми, чтобы усилить ПВО Хельсинки. Вероятно, лучше других подходил для командования этим подразделением майор Эркки Олави Энрот, однако… смерть подкарауливает всех нас. Прежде чем майор Энрот успел принять командование HLeLv 34, он погиб во время тренировочного полета, пытаясь выполнять фигуры высшего пилотажа на малой высоте. Его самолет врезался в деревья, окружающие Утти. Поэтому, когда я прибыл туда, моим первым долгом стало отдать дань памяти доброму другу, который теперь лежал на кладбище Хиетаниеми.

Апрельское солнце вскоре растопило снега и высушило длинную летную полосу Утти, я провел там достаточно времени, чтобы освоиться с Мерсу, как мы ласково называли Bf-109G. Этот самолет был, по моему мнению, самым лучшим истребителем в мире. Моя машина в Мерсу имела номер MT-201. Это была любовь с первого взгляда. Изящные и сильные очертания «мессершмитта» представляли столь резкий контраст с пухлым профилем «Брюстера», что я с трудом скрыл возбуждение, когда в первый раз оказался в кабине новой машины. Под капотом Bf-109G имел 12-цилиндровый мотор водяного охлаждения Даймлер-Бенц DB-605 A мощностью 1475 ЛС. После обычной проверки кабины я застегнул привязные ремни и просигналил механикам, чтобы они закрыли откидывающуюся часть фонаря. Я запустил мощный мотор, чей грохот был подобен раскатам грома, истребитель весь задрожал. Голубоватый огонь и черные колечки дыма полетели из выхлопных патрубков. Термометры показали, что мотор достаточно прогрет, поэтому я махнул механикам, чтобы они убрали колодки из-под колес, и начал рулежку, внимательно следя, чтобы мотор не перегрелся. Все проверить… фонарь закрыт… шаг винта… температура… закрылки… триммеры… выровняться для взлета. Я мягко дал полный газ, и Мерсу начал стремительно набирать скорость. Ускорение вдавило меня в бронеспинку – да, наконец-то броня! – и я уже в воздухе, аэродром мелькнул внизу и пропал.

Убрать шасси, убрать закрылки, установить правильный шаг винта, закрыть створки радиатора, я сбросил газ и попытался

освоиться с моей новой лошадкой. Она исключительно чутко реагировала на движения органов управления и набирала высоту, точно ракета. Я был восхищен колоссальной скоростью и мощью Мерсу. Никакого сравнения со старой «Небесной жемчужиной»! Я толкнул ручку управления вперед, и через 10 секунд спидометр уже показывал 700 км/ч. Когда я начал выход из пике, мне потребовалась вся моя сила, а перегрузка была такой, что мне на миг показалось, будто я проваливаюсь сквозь пол кабины. В ушах шумело, а приборная доска подернулась туманом – я едва не отключился.

Я снова набрал высоту и выполнил иммельман на скорости 500 км/ч, что заняло 18 секунд и добавило 1000 метров высоты. Мертвая петля на этой скорости имела такой же диаметр и требовала 26 секунд. Разворот на 180 градусов занимал 10 секунд, а полный разворот – 18 секунд. Теперь требовалось сбросить скорость до 290 км/ч, чтобы выпустить шасси. Я открыл створки радиатора, но прошла целая вечность, прежде чем я наконец выпустил шасси и закрылки и поставил финт на флюгирование. Но Мерсу все еще имел скорость 250 км/ч. Я торопливо глянул на приборы, чтобы убедиться, что я ничего не забыл. Тень самолета мчалась по земле, чтобы встретиться с колесами Мерсу на взлетной полосе, и касание было таким мягким, что лучшего нельзя было и желать. Я слышал много слухов, что летные характеристики «мессершмитта» плохи, но сам не ощутил этого. Разумеется, у него были недостатки, но какой истребитель их не имеет? Его шасси с узкой колеей и узкими шинами не подходило для баз, с которых Мерсу предстояло действовать в Финляндии, но истории о том, что садиться надо, дав полный газ и выпустив шасси и закрылки, не имели под собой никаких оснований. Во всяком случае Bf-109G-2 это не касалось. Нет, Мерсу был породистым жеребцом и, как всякий породистый, имел свой норов.

К середине апреля Иллу Ютиланен начал наращивать счет эскадрильи, впрочем это же делали Пампса Мюллюля, Рейска Валли, Олли Пухакка и Ами Эурамо. Для пополнения состава эскадрильи были отобраны несколько пилотов, и я увидел знакомые лица Косси Кархила, Туре Маттила, Пеге Сааласти и доброго старого Паппи Туркка.

Только половина «мессершмиттов», которые мы купили, в действительности достигла Финляндии. Так как на фронте наступило затишье, командующий ВВС приказал нам перегнать остальные из Эрдинга в Баварии, назначив меня ответственным за это. В результате 8 мая я присоединился к 13 другим пилотам и 2

механикам в Хельсинки. Получив необходимые документы и обменяв деньги на рейхсмарки, на следующее утро мы были в Мальми и поднимались на борт знаменитого Дугласа DC-2 «Ханссин Юкка».

«Ханссин Юкка» был приобретен частным образом у компании «ABA – Шведские авиалинии» графом Карлом-Густавом фон Розеном и подарен финскому правительству во время Зимней войны. Самолет перелетел в Йоронен, где на нем закрасили шведское обозначение SE-AXE, нанесли финское DC-1 и наши синие свастики. В крыше кабины было прорезано отверстие для пулемета на турели, а под центропланом установили бомбодержатели. Фон Розен завербовался добровольцем в финские ВВС и вместе с другим шведом, Виндквистом, загрузил «Ханссин Юкка» двумя десятками 10-кг бомб и совершил ночной налет на русский аэродром. Сначала все шло хорошо, но после сброса бомб на «Ханссин Юкка» отказал один мотор. Каким-то образом фон Розен сумел удержать переоборудованный гражданский самолет в воздухе и вернулся на базу. Однако до конца Зимней войны «Ханссин Юкка» просидел на земле, ожидая замены мотора.

В конце концов мотор заменили, «Ханссин Юкка» снова превратился в транспорт и начал летать туда и сюда. Однако его сходство с Ильюшиным ДБ-3 под определенными углами постоянно заставляло стрелять по нему финских и немецких зенитчиков. Однако эта почтенная старая птичка, уже при жизни ставшая легендой, не сдавалась. Старые моторы по мере износа заменяли на новые, американские «Циклоны» сменили британские «Меркюри», а потом вообще русские М-62. Во время Войны-Продолжения пилотом «Ханссин Юкка» служил фельдфебель Фриту Вяянянен, он и отвез нас в Эрдинг. Через 3 часа после вылета из Мальми мы прилетели в Кёнигсберг и сели на аэродроме Деван. После завтрака, завершившегося кружкой слабого пива в ресторане аэропорта, мы снова двинулись в путь. Плохая видимость и сильный встречный ветер вынудили «Ханссин Юкка» держаться на высоте 100 метров, и мы наслаждались великолепными пейзажами, мелькавшими за окном.

Вскоре мы летели над разноцветными садами, а дальше все больше появлялось признаков приближающегося лета. Все это разительно отличалось от финской весны. Когда мы пересекли реку Одер, то увидели знаменитые немецкие автобаны. Не оправившиеся от изумления, мы приземлились на берлинском аэродроме Ландсдорф. Там нас встретил представитель финских ВВС майор Хелениус. Он выдал нам полетные карты для

обратного путешествия, и после короткого визита в местный офицерский клуб, где мы попробовали знаменитое немецкое темное пиво, мы начали последний отрезок нашего путешествия. Повсюду мы видели цветущие вишневые деревья и красные черепичные крыши, которые еще более оживляли зеленую землю. Большое число черно-белых коров фризской породы было непривычно финскому глазу. Мы пересекли Эльбу западнее Дрездена, где равнины сменились холмами, а вскоре подлетели к великолепным горам. В Регенсбурге солнце еще играло на шпилях соборов, когда в 17.25 мы наконец приземлились в Эрдинге, пролетев почти 2000 километров после вылета из Мальми этим утром.

Обед в прекрасном офицерском клубе был великолепен. Этот клуб, как и остальные клубы офицеров люфтваффе, просто поражал своими размерами и роскошью. Стены были украшены великолепными фресками, а комнаты обставляли, явно не задумываясь о цене. Разместили нас в «Мюнхенер Хоф» – типично баварской маленькой гостинице с пивным погребом в подвале и птичником во дворе.

На следующий день «Ханссин Юкка» вылетел в Швейцарию, где должен был забрать маршала Маннергейма, проводившего короткий отпуск в этой спокойной стране. Вместе с нашими механиками мы тщательно проверили «мессершмитты», которые ждали нас на летном поле, и обнаружили, что они требуют небольших доделок. Они были не слишком важными, но все-таки требовали времени, и нам пришлось провести там несколько дней.

Мы использовали возможность получше познакомиться с тихим и прелестным городком Эрдинг, столь типичным для Южной Германии. Тщательно подстриженные лужайки, увитые виноградом фронтоны домов были просто прекрасны. Нам даже начало казаться, что из холодной финской весны мы попали прямо в лето. После обеда мы погрузились в грязный и переполненный поезд до Мюнхена, а на следующий день встретились с представителем фирмы «Мессершмитт» инженером Кюллем в пивном погребке. Герр Кюлль любезно устроил нам тур по большому городу, и мы несколько часов провели в огромных залах фантастического Немецкого музея. Бесчисленные выставки заставили нас потерять дар речи. Там можно было увидеть буквально все, от самолетов в натуральную величину и подводных лодок до автомобилей всех типов и паровозов. Чтобы обойти музей, пришлось проделать около 10 километров. Попрощавшись с нашим гидом, усталые и голодные мы отправились в «Дойчер Хоф» с его прекрасным рестораном.

На следующий день в 06.00 после незабываемых полутора дней в Мюнхене мы снова были на вокзале, ожидая поезда до Эрдинга. Хотя рано утром улицы города были пустынны, на вокзале народ суетился, как пчелы в улье, с юга прибыли несколько воинских эшелонов. Мундиры песочного цвета показывали, что это солдаты Африканского корпуса Роммеля, некоторые из них сгибались под тяжестью огромных корзин с тропическими фруктами. Мы наконец прибыли в Эрдинг, проверили наши 14 Bf-109G-2 и вскоре выруливали на взлет по травяному полю аэродрома.

Хотя во время полета на «Ханссин Юкка» у нас почти не было возможностей запомнить ориентиры, мы не слишком рисковали потеряться, так как погода стояла изумительная, а видимость была неограниченной. Мы поднялись на высоту 2000 метров, и перед нами открылась великолепная картина. Мы буквально могли коснуться Альп в Гармиш-Партенкирхене, лыжные трассы Инсбрука находились на расстоянии вытянутой руки. На северо-западе Бодензее сверкало, точно сапфир, в лучах солнца. Еще раз приземлившись в Эрдинге, мы сумели увидеть, как взлетают 10 «мессершмиттов», которые пилотировали юнцы из летных школ, они отправлялись на фронт в Тунисе. Когда мы ехали в «Мюнхенер Хоф», мимо нас прогромыхал грузовой поезд, который вез 40 или 50 серьезно поврежденных «мессершмиттов», это были результаты боев или бомбежек.

Мы вернулись на аэродром и все еще торчали там, когда ближе к вечеру приземлился истребитель FW-190, вернувшийся из Африки. Он был изрешечен пробоинами, словно дуршлаг, и, судя по всему, хорошо повоевал. Мы приняли его пилота, молодого лейтенанта, в нашем офицерском клубе. Там, за стаканом водки, он рассказал о почти невероятных испытаниях люфтваффе в Африке. Так как союзники имели подавляющее численное преимущество, люфтваффе были вынуждены устанавливать бомбодержатели на свои лучшие истребители и только так получали шанс прорваться к цели. Он сказал, что условия быстро ухудшаются, он уже потерял многих боевых товарищей. Мы прекрасно могли представить его облегчение, когда он получил передышку на несколько дней. Но тогда мы даже не подозревали, что этому пилоту очень повезло. Через несколько дней Африканский корпус капитулировал, и война в пустыне закончилась.

11 мая мы были готовы начать долгий перелет обратно в Финляндию, местная погода была хорошей, но пики Боммервальда, лежавшего на нашем пути, были окутаны туманом, поэтому вылет отменили. Мы вернулись в Эрдинг и

начали шататься по магазинам, в которых не было ничего, кроме продуктов. На следующий день горы очистились, и наш «Ханссин Юкка» прибыл, чтобы забрать механиков и личные вещи. Однако немцы продолжали тянуть, затеяв слишком тщательную проверку истребителей. Наконец в 17.00 наши 14 Мерсу все-таки вылетели в Прагу.

Держа курс на северо-восток, мы пересекли Баварские горы, впереди появился могучий Бомевальд, но наши мощные моторы «Даймлер-Бенц» без всяких усилий перенесли нас над его пиками. Мы пролетели над широкой долиной Дуная, полюбовавшись ее пейзажами, и пересекли границу Чехословакии, даже не заметив этого. Менее чем через час мы были уже над Влтавой, притоком Эльбы, на берегах которого раскинулась живописная столица Богемии. Мы долго рассматривали многочисленные аэродромы, окружающие Прагу, пока нашли Русини, где должны были садиться. Во время посадки мне пришлось тщательно уклоняться от стеклянных колпаков, которые прикрывали огни, освещающие летную полосу в ночное время. Один из наших пилотов заметил такой колпак в самый последний момент, резко дернул истребитель в сторону, и он врезался крылом в землю, получив серьезные повреждения.

К этому времени уже сгустились сумерки, и мы сели в трамвай, проходивший рядом с аэродромом. Вскоре мы оказались в центре великолепного города, так похожего на Париж, где нас встретил финский консул Койстинен, тепло нас приветствовавший. Следующее утро было жарким и душным, и совершенно случайно во время визита в консульство я встретил одного из ветеранов эскадрильи Рихтгофена, воевавшего в годы Первой мировой войны. Мы немного поговорили о полетах, а потом мой новый знакомый предложил прокатить меня по Праге, чтобы скоротать время, оставшееся до вылета. Я охотно принял предложение, и мы провели утро, осматривая достопримечательности Праги, справедливо названной Золотым городом. Когда мы прибыли в Русини, дневная жара стала уже едва выносимой. Температура подскочила до плюс 30, и каждый камень полыхал жаром. Я попрощался со своим гидом и начал готовиться к вылету. Мы были вынуждены передать поврежденный Мерсу люфтваффе, а опозоренный пилот остался дожидаться «Ханссин Юкка». Когда я уже катил по летной полосе, то мне в голову пришла странная мысль: наше начальство проявило жуткую беспечность. Тринадцатого числа 13 истребителей в 13.00 вылетели в Бреслау!

Этот отрезок путешествия, вероятно, был самым красочным. Сначала мы пролетали мимо бесчисленных горных пиков и

долин, но потом местность стала ровнее, и, ориентируясь по реке Одер, мы без труда нашли Бреслау, стоящий на ее северном берегу, а также нашу цель – маленький учебный аэродром Шонгартен. Там базировались около 300 учебных самолетов, причем не менее десятка одновременно взлетали или садились, поэтому никакого особого внимания визитерам не уделили. Мы были вынуждены постараться изо всех сил, чтобы не столкнуться с учениками и посадить наши скоростные истребители на короткую полосу. Наконец мы все сели, и комендант базы полковник Шульце пригласил нас быть гостями в офицерском клубе.

Дневная жара немного ослабела, и когда нам подали на террасу великолепный обед и выпивку, опустилась вечерняя прохлада. Аромат цветущей сирени, растущей вокруг клуба, создавал расслабляющую атмосферу. И хотя мы планировали вылететь следующим утром, мы все-таки засиделись допоздна за многочисленными бутылками игристого зекта, наслаждаясь беседой.

На следующее утро погода снова была неплохой, и вскоре мы летели на север. Нам предстояли две остановки для дозаправки, пока мы долетим до Риги. Пролетая над польской равниной, укрытой утренним туманом, мы прибыли на аэродром Шонвальд на берегу Вислы. Мы быстро заправили самолеты и через 40 минут снова были в воздухе, пролетая над полями и болотами Северной Польши. Солнце безжалостно светило сквозь остекление кабин, пока внутри не стало жарче, чем в любой сауне. Южнее Данцига немного похолодало, с Балтики дул приятный бриз, и вскоре мы подлетели с Эсау возле Кёнигсберга.

Так как с этого момента была возможна встреча с противником, то в Эсау, кроме топлива, мы приняли и боеприпасы. После завтрака прибыл «Ханссин Юкка» с нашими механиками, и когда они хлопотали над Мерсу, выяснилось, что мотор самолета Ами Эурамо неисправен и требует замены. Поэтому когда мы после обеда вылетели в Ригу, нас осталось только 12. Теперь до высоты примерно 3500 метров поднималась дымка, и определить свое место стало сложно. К счастью, мы пролетели над Тильзитом на реке Неман и с облечением выяснили, что строго держим курс. По компасу мы пролетели через Литву, проверились над Мемелем и в устье Даугавы нашли Ригу, приземлившись на аэродроме Сплив. Летная полоса была покрыта грязью, и в результате один из наших Мерсу столкнулся с Ju-88, выруливавшим на взлет. Консоль крыла «юнкерса» была повреждена, а нам пришлось выслушать длинную речь его пилота, командира эскадрильи ночных истребителей. Он

продемонстрировал прекрасное владение малоизвестными нам тонкостями немецкого языка, подробно раскрыв непочтенные детали нашего происхождения. К счастью, наш Мерсу нуждался только в замене пропеллера, что было быстро сделано.

Мы поехали в Ригу, пообедали в офицерском клубе, а затем отправились спать. На следующее утро вылет запретили, к нашему страшному разочарованию, так как дул сильный поперечный ветер. Поэтому мы провели день, слоняясь по Риге, которая была изрядно разрушена в 1941 году, когда немцы штурмовали город. Тем не менее сохранившаяся часть города прекрасно передала неповторимый характер Риги. Особенно мы удивлялись тому, как много национальностей можно встретить на ее улицах, самым странным было большое количество испанцев. Вечер мы провели в «Рига Оффицерхайм» – трехэтажном здании с великолепными ресторанами, наслаждаясь ужином и игрой оркестра.

16 мая ветер оказался благоприятным, но требовалось выполнить некоторые формальности, поэтому мы взлетели только в полдень. Сначала мы летели вдоль берега Рижского залива, пока возле Пярну не встретили сильный ливень. Когда мы пролетели сквозь водяную завесу, унылые эстонские пейзажи уже были еле различимы внизу. И каждая минута делала нас на 8 километров ближе к Финляндии! В тумане внизу показался Таллин, а уже через несколько минут мы были над Мунккиниеми в пригороде Хельсинки, где располагался штаб финских ВВС.

Один за другим мы садились в Мальми, совершив перелет через половину Европы. Наши бензобаки заполнили, и вскоре мы опять были в воздухе, удрав от грозы в Утти. Там на самолеты нанесли наши голубые свастики вместо черных немецких крестов. Мерсу были полностью готовы сражаться под финским флагом.

События ускоряются

Эскадрилья теперь имела полную численность – 28 Мессершмиттов Bf-109G-2 и весь необходимый личный состав. Мы уже выяснили, что наши новые лошадки заслуживают только похвалы, и я был совершенно уверен, что в их кабины должны сесть наши лучшие летчики. Кроме трех командиров звеньев Пиве Эрве, Куйе Лахтела и Олли Пухакка, которые были выдающимися пилотами по любым меркам и опытными воинами, все остальные летчики также были смелыми людьми и прекрасно владели техникой. Однако, что самое важное, они унаследовали от своих предков развитой охотничий инстинкт. Они были хороши сами по себе, а как команда, так и просто великолепны, я не мог желать большей чести, чем командовать таким подразделением. В результате я оказался самым молодым командиром эскадрильи во всех финских ВВС и понял, что судьба более чем добра ко мне.

С того момента, как HLeLv 34 была полностью укомплектована, события понеслись галопом. Судя по всему, командование очень высоко оценивало наши возможности, потому что взвалило на наши плечи огромную ношу. Мы прикрывали участок длиной около 400 километров и все города от Ханко на западе до Карельского полуострова на востоке. Поэтому мы были вынуждены разбросать силы мелкими группами по множеству аэродромов и в результате почти никогда не имели в бою численного преимущества. Это не имело особого значения, когда нам приходилось иметь дело с группами истребителей, вылетевшими на охоту, но когда требовалось перехватить бомбардировщики, нам не хватало сил, чтобы справиться с истребителями сопровождения. Поэтому нам оставалось надеяться, что удача будет прикрывать нас сверху, пока мы атакуем бомбардировщики.

Основная часть эскадрильи, штаб вместе со 2-м и 3-м звеньями, находилась непосредственно под моим командованием в Утти и прикрывала район от Карельского полуострова до Порвоо. Первое звено Пиве Эрви было отправлено в Мальми, чтобы служить ядром ПВО столицы.

Через несколько дней после нашего возвращения в Финляндию Иваны начали наращивать активность своей авиации в неслыханных ранее масштабах. Весна уступила место лету, и ночи сократились до пары часов сумерек, вынудив нас находиться в состоянии готовности круглые сутки. В 03.00, еще до того как птицы начали свое пение, мы стояли рядом со своими Мерсу

среди сосен на краю аэродрома, и только в 22.00 мы могли отправиться по койкам. Но даже эти несколько часов мы были вынуждены дремать, «приоткрыв один глаз», так как, несмотря на наши неоднократные обращения в штаб полка, наш аэродром не получил ни одной зенитки. Если бы Иваны узнали о нашей уязвимости, внезапная атака с бреющего в сумерках могла застать нас врасплох и уничтожить все наши самолеты на земле. Поэтому каждый день несколько пилотов сидели в кабинах истребителей и ждали, словно кошки у мышиной норки, чтобы при необходимости немедленно взлететь.

В первые три дня наступления, с 19-го по 21 мая, мы участвовали в десятке жестоких схваток над заливом, и счет эскадрильи быстро рос. Лично я добавил 3 победы к этому счету, в том числе один новейший истребитель Лавочкин Ла-5. Теперь они начали встречаться в больших количествах. Впервые на фронте Ла-5 появился осенью прошлого года под Сталинградом. Хотя самолет оставался примерно тем же, что ЛаГГ-3, установка новой 14-цилиндровой двухрядной звезды М-82 Ф дала резкое улучшение летных характеристик, что стало причиной нашего серьезного беспокойства. Высокая скороподъемность и отличная маневренность сделали Ла-5 грозным противником на малых высотах, редко можно было встретить его выше 4500 метров. И мы очень быстро выяснили, что бессмысленно драться с Ла-5 на виражах.

Все эти 3 дня мы видели русские корабли рядом с островом Лавенсаари, но русские зенитчики неправильно оценивали нашу скорость, поэтому, к счастью для нас, плотная стена разрывов, которую они ставили при каждом нашем появлении, неизменно оказывалась позади наших стремительно несущихся Мерсу. Только 21 мая наша эскадрилья сбила 10 Ил-2, ЛаГГ-3 и «Чаек», но и мы понесли первые потери. Накануне, когда лейтенант Эско Руотсила возвращался из вылета к острову Сескар, он был подбит. Его истребитель тащил за собой хвост дыма и постепенно терял высоту, видели, как он, находясь на высоте около 50 метров, внезапно рухнул в воду, унеся пилота с собой. На следующий день в 15.28 во время тяжелого боя с большой группой русских истребителей лейтенант Тауно Сааласти протаранил «Чайку», после чего сцепившиеся истребители вместе упали в воду западнее Лавенсаари.

31 мая нас посетил командующий ПВО генерал-лейтенант Лундквист, который прибыл, чтобы познакомиться с нашими методами операций. Во время визита он сообщил мне, что подполковник Магнуссон, мой бывший командир, принял полк у подполковника Нуотио, и эта перестановка означает ряд

изменений для HLeLv 34. Пиве Эрви сдает командование первым звеном и переводится в штаб полка. Его место должен занять Лассе Лехтонен. Наш офицер разведки и мой адъютант, который, несмотря на юный возраст, обладал талантами коммерсанта и дипломата, также покидают эскадрилью.

Еще одним результатом визита генерала стало прибытие подразделения зениток. Чтобы обеспечить им более широкие секторы обстрела и одновременно позволить нашим Мерсу пользоваться поперечной летной полосой, я приказал срубить несколько сотен деревьев. Я чувствовал себя настоящим варваром, но я был вынужден сделать это, чтобы повысить наши шансы на выживание, а потому все было оправдано. На этот раз третье звено было отправлено в Мальми в порядке ротации, а первое вернулось в Утти. Во время перелета Поке Покела, Ману Франтила и Ойппа Туоминен натолкнулись на большую группу Иванов южнее Котка и сбили не менее 6 вражеских самолетов. Мерсу Туоминена был поврежден, когда пролетал сквозь обломки сбитого Пе-2, в результате пилот был вынужден сесть на воду возле берега острова Сомерс. Летчик добрался до берега вплавь. Кстати, Ойппа стал первым финским пилотом, награжденным Крестом Маннергейма. Позднее его самолет был поднят и отремонтирован.

Перехват русских высотных двухмоторных разведчиков был исключительно трудной задачей. Эти самолеты, Пе-2 и Дуглас А-2, обычно взлетали задолго до рассвета, и наши посты СНИС редко успевали предупредить нас вовремя, чтобы мы успели взлететь и набрать высоту. Один из таких эпизодов имел место 17 июня. Утро было ясным и совершенно безоблачным, стрелка часов еще не добралась до 03.00, когда пост в Лахти сообщил, что видит один бомбардировщик, летящий на восток на высоте 9000 метров. Едва мы получили предупреждение, как заметили прямо над базой крошечную точку. Мы в это время проверяли и запускали моторы, поэтому фельдфебель Лаури Ютила немедленно взлетел и устремился в погоню.

Возле Яаски, примерно в 150 километрах от базы, Мерсу Лаури догнал русского на высоте 8000 метров. Последующий бой был виден с одного из наших постов, и русский самолет вскоре рухнул, волоча за собой растрепанный хвост черного дыма. Но, судя по всему, противник дрался до последнего, потому что истребитель Лаури пошел вертикально вниз и разбился на маленькой полянке среди елей. Ошметки пилота и обломки самолета разлетелись на большое расстояние.

Хотя Утти находился всего в 50 километрах от залива, это

добавляло целых 5 минут к времени полета, которые означали разницу между успехом и провалом. Поэтому на окраине города Котка началось строительство новой взлетной полосы в лесу Кюми. Время от времени я наведывался туда, чтобы посмотреть, как идут работы, и решил, что, судя по всему, полеты можно будет начать в августе. Перевод эскадрильи задерживался. К этому моменту было ясно, что мы не можем прикрывать восточную часть Финского залива из Утти, поэтому первое звено было отправлено в Суулаярви, а на главной базе осталось только второе звено.

Серьезная нехватка запасных частей и оборудования начала мешать полетам. Сначала мы получили лишь один комплект ремонтного оборудования, а так как эскадрилья действовала с трех разных баз, наши механики просто не могли разорваться на части. Например, у нас имелся только один специальный ключ для снятия втулки винта. Если он требовался в Суулаярви, его нужно было забрать из Мальми, расположенного в 270 километрах к западу, доставить туда, а потом отправить по воздуху обратно в Мальми. Бывали времена, когда наши истребители стояли на земле из-за нехватки нескольких жизненно важных мелочей. Наконец после нескольких обращений в германскую центральную базу снабжения в Пори мы получили некоторые нужные вещи, но остальные приходилось делать самим.

Наш старший техник и старший механик обучались на курсах в Германии, но здесь столкнулись с почти неразрешимыми задачами. Лишь работая круглые сутки с помощью двух механиков люфтваффе, Дорра и Кайзера, им удавалось поддерживать силы эскадрильи на приемлемом уровне. Мы не получили наземных радиостанций для работы с рациями FuG VII, которые стояли на Мерсу. По странной случайности нам подошли трофейные русские рации РСБ, хотя они обладали сомнительной надежностью и хрипели, как простуженные. Сами истребители, великолепные с точки зрения характеристик, начали страдать от неисправностей, вызванных спешкой производства военного времени. Имели место два случая, когда моторы DB-605 Мессершмиттов, летевших с крейсерской скоростью, просто загорелись, вынудив пилотов прыгать с парашютом!

Мы почти постоянно находились в кабинах наших Мерсу либо во время вылета, либо ожидая приказа на вылет, поэтому короткое лето пролетело незаметно. Мы научились практически не спать, а 2 августа наконец-то перевели самолеты на новую полосу возле Котка. Сама полоса имела длину около 2 километров, но была очень узкой, и ее окружали высокие деревья.

Командный пункт и казарма еще строились, однако контрольная вышка, столовая, сауна и укрытия для самолетов уже были готовы. Поэтому мы не слишком горевали, покинув гарнизон Утти.

Три звена эскадрильи были разбросаны по трем базам, обычно мы летали парой или двумя парами, поэтому никогда не имели численного превосходства над противником в случае стычки. Тем не менее, количество побед эскадрильи устойчиво росло. 20 августа Куйе Лахтела, который только перевел свое звено из Суулаярви в Мальми в порядке ротации, сбил Ил-2. Его ведомый Ойппа тоже сбил штурмовик, первое звено, действовавшее из Суулаярви, добавило еще два. Наше второе звено, перебравшееся на новую полосу, сбило не менее 9 самолетов. Но и мы понесли потери, в первом звене был сбит лейтенант Терво, отважный пилот, одержавший несколько побед. Он погиб возле Лавенсаари.

11 сентября стало для эскадрильи памятным днем. Эрик Лили и Туре Маттила сбили по вражескому истребителю, а Йоссе Линфорс – бомбардировщик. В результате выяснилось, что мы за 5 месяцев действий в составе новой эскадрильи уничтожили 100 самолетов. Это дало нам повод устроить шумный праздник, в котором участвовали буквально все. На короткое время за стаканом немецкого шнапса мы забыли о неприятных сторонах войны. Зато на следующее утро, несмотря на гудящие головы, мы распечатали свою вторую сотню, уничтожив высотный разведчик Дуглас А-20.

Снова пришла осень. Листва начала опадать, а над Финским заливом все чаще висели тучи, и плохая погода заметно снизила активность обоих противников. Иногда в промежутках между вылетами на перехват мы получали задание сопровождать тихоходный и неуклюжий Ju-52/m, на котором была установлена большая индукционная петля, запитанная от вспомогательного мотора. Самолет занимался тралением магнитных мин на фарватерах Орренгрунда. Ухудшение погоды позволило нам наконец отоспаться за все лето. Чтобы сохранить форму, мы снова начали бегать кроссы и обшаривали подлесок в поисках грибов, чтобы разнообразить наши унылые трапезы.

Когда погода была хорошей, то мы, кроме обычных полетов над заливом, выполняли полеты на юг, но сокращение светлого времени ограничивало нашу активность. Однажды ночью в Котка завыли сирены воздушной тревоги. До города было менее 10 километров, и мы все вскочили, но могли лишь следить за лучами прожекторов, обшаривающими ночное небо, и разрывами

зенитных снарядов. Земля содрогалась от взрывов бомб, а мы только сжимали кулаки в бессильной ярости. Но человек быстро привыкает ко всем особенностям войны, привыкли и мы к ночным налетам, даже самая сильная бомбежка уже не могла нас разбудить.

Задули осенние ветры, а там и зима подкралась потихоньку. Новые бои увеличили наш счет, но мы сами тоже несли тяжелые и неожиданные потери. Во второй половине дня мы уже возвращались после боя, когда западнее Лавенсаари Мерсу, пилотируемый фельдфебелем Эркинхеймо, ветераном многих боев и очень умелым пилотом, вывалился из строя и спиралью пошел к воде. Самолет вроде бы управлялся, и мы вызывали пилота по радио, однако он не отвечал. Это было совершенно необъяснимо. Самолет не имел видимых повреждений, мотор работал ровно, но самолет не мог лететь сам по себе, нам оставалось лишь беспомощно следить, как «мессершмитт» валится в холодную черную воду. Пилот не сделал попытки покинуть кабину или выпустить шасси, он черкнул по волнам между островами Суурсаари и Тютасаари, выполнив просто идеальную посадку. Но пилот так и не покинул кабину, наконец хвост истребителя задрался вверх, и Мерсу ушел под воду. Я вызвал спасательный катер, который находился в 15 километрах от места аварии, но мы знали, что поиски ничего не дадут.

Шли недели, и температура постепенно снижалась. Финский залив замерз, и 1944 год начался с сильнейших метелей. Наши маленькие грузовички «Сису» не подходили для работы снегоочистителями, поэтому мы приспособили ножи к автобусу эскадрильи и нескольким гусеничным тягачам, которые одолжили у зенитчиков. В результате, работая день и ночь, мы сумели расчистить взлетную полосу. Несмотря на исключительные холода, наши Мерсу все время были готовы к взлету. Мы многому научились за прошедшие зимы, масляные баки были соединены с нагревателями, чтобы держать смазку жидкой. Вдобавок мы научились у немецких техников методике «холодного запуска», добавляя в масло 15 процентов бензина. Это позволяло мотору набрать полные обороты буквально за минуту. Эта минута тратилась на то, чтобы вытащить истребитель в конец взлетной полосы, и мы могли идти на взлет сразу после получения приказа, не тратя времени на прогрев мотора. Разумеется, взлет с холодным мотором, работающим на полных оборотах, вещь неприятная. Самолет сильно трясло, и ты начинал всерьез бояться вылететь из кабины, но после того, как мотор окончательно прогревался, тряска пропадала.

Мы уже почти 6 месяцев действовали с аэродрома в лесах Кюми и достаточно четко представляли свои перспективы. А они были совсем не радужными. Наша система холодного запуска была почти бесполезна. Иваны могли использовать для скрытного приближения всю территорию Финского залива и старательно избегали островов Сомерс и Суурсаари, поэтому мы слишком часто вообще не получали предупреждения о появлении вражеских самолетов. Донесения, которые к нам все-таки приходили, были ненадежными, звуколокаторы помогали мало, и в результате «противник» оказывался группой самолетов люфтваффе или вообще торпедными катерами! Информация о количестве самолетов и их высоте всегда была неточной, и реальных результатов мы добивались, лишь когда вылетали на перехват русских истребителей, стартовавших с базы на Лавенсаари. Русские бомбардировщики обычно летели к Лавенсаари, чтобы там встретиться с истребителями, и оттуда почти всегда летели по линии Суурсаари – Тютасаари, чтобы атаковать немецкие позиции на линии фронта в Эстонии или немецкие конвои в Финском заливе, и лишь не более 10 процентов атаковали Котка.

Мы не имели достаточного количества истребителей, чтобы наладить постоянное патрулирование в воздухе. Самое большое количество истребителей, которое мы могли собрать для защиты Котка, равнялось 10, но слишком часто многие из них стояли на земле, ремонтируясь. Поэтому нам часто приходилось гадать, с какой же стороны последует атака на Котка, вдобавок требовалось в этот момент не заходить на посадку для дозаправки или вообще сидеть на земле, заправляясь. Можно сказать, что наша оборона напоминала слепого боксера, который пытается нанести удар противнику. Чаще всего мы узнавали о появлении противника над Котка по вою сирен и пальбе зениток.

Несмотря на мои категорические протесты, Куйе Лахтела, командир второго звена и один из лучших пилотов, был переведен в эскадрилью HLeLv 32, летавшую на Кертис «Хок 75 А», и 12 февраля он принял командование этой эскадрильей. За неделю до этого, 6 февраля, Хельсинки, который ранее подвергался только дневным налетам, стал мишенью одного из самых сильных ночных налетов за всю войну. Не менее сильные налеты на столицу были проведены 16 и 26 февраля, русские использовали в трех налетах около 1000 самолетов, несколько сот гражданских лиц погибли или были ранены. На следующее утро после последней из этих атак я вылетел в Мальми для инспекции второго звена и чтобы встретиться с нашим медиком подполковником Лейри. Меня давно мучил жестокий насморк, от

которого я не мог избавиться. Нос был заложен, но я отказался от радикальных методов, которые предлагал доктор, и плюнул на запрет летать, вечером вернувшись на свой аэродром. Через неделю я прочистил носовые пазухи гораздо более радикальным способом, чем мог представить себе доктор.

6 марта была 26-я годовщина создания финских ВВС, и после страшно холодной зимы поднялось солнце над горизонтом, предвещая исключительно ясный день. В полдень мы вылетели на перехват, но не нашли противника, а когда уже завершили заправку, я услышал по радио переговоры большого числа русских пилотов, собравшихся на Лавенсаари. 5 наших Мерсу были готовы к взлету, мы помчались по летной полосе и направились на юг, чтобы перехватить русских, которые еще строились над Лавенсаари. На этот раз у нас было достаточно времени, и когда мы пролетали мимо Ховинсаари, с командного пункта поступило сообщение, что 39 самолетов летят севернее Суурсаари на высоте 5000 метров.

Я включил лампочку подсветки прицела, нацепил кислородную маску, и мы начали набирать высоту. Видимость была великолепной, и мы легко заметили 27 серебристых бомбардировщиков, их полированные крылья сверкали на солнце. Над бомбардировщиками крутились 12 истребителей сопровождения. Весь строй начал пологое пикирование в направлении Котка. У нас было слишком мало сил, поэтому мы были вынуждены атаковать бомбардировщики, не обращая внимания на истребители.

Косси Кархила летел справа от меня, а Онни Паронен слева, Пампса Мюллюля и Антти Тани прикрывали сзади. Мы зашли на строй противника со стороны солнца и атаковали его. Сняв пушку с предохранителя, я передал по радио: «Здесь Эркка. Атакую третьего слева Ивана!» Новенький Пе-2 рос у меня на прицеле. За 200 метров хвостовой стрелок начал поливать меня свинцом, но я не открывал огонь, пока дистанция не сократилась до 100 метров. 20-мм пушка и пара 7,9-мм пулеметов Мерсу обрушили снаряды и пули на фюзеляж и мотор моей жертвы. Когда я пролетал мимо, правый мотор Пе-2 начал дымить, и у него совершенно неожиданно вывалилась одна нога шасси. Самолет перевернулся на спину и разбился в море северо-западнее Хаапасаари.

Уголком глаза я заметил, как падают еще 4 бомбардировщика, охваченные пламенем, они потеряли управление и волочили за собой хвосты дыма, несколько парашютов качались в небе под ярким солнцем. Остальные Пе-2 повернули на обратный курс и пикировали в том направлении, откуда только что прилетели. Однако теперь сопровождавшие их

Ла-5 оказались у нас за спиной, и мне пришлось резко уходить в сторону, когда рядом с кабиной пролетела пушечная трасса. Я положил Мерсу на крыло и завернул максимально крутой вираж. Один Ла-5 сразу попал мне на прицел, и снаряды моей пушки пропороли его от носа до хвоста. Куски русского истребителя полетели в разные стороны, и я уклонился, чтобы не налететь на них.

Теперь вокруг шли индивидуальные дуэли, а я заметил возле Сомерса одиночный Ла-5. Я быстро оглянулся и увидел, что в хвост моему Мерсу пристраивается другой Ла-5, но пока он был еще далеко. Поэтому у меня оставалось достаточно времени, чтобы сбить ничего не подозревающий Ла-5 впереди, прежде чем меня догонят. Через несколько секунд русский истребитель оказался у меня на прицеле, и моя пушка всадила несколько снарядов в его левое крыло с расстояния 50 метров. Моя цель начала маневрировать, и в этот момент я ощутил сильный удар в спину, одно из боковых окон фонаря разлетелось. Инстинктивно я попытался сжаться в комочек, чтобы целиком укрыться за бронеспинкой, одновременно я до отказа толкнул ручку управления, переворачивая Мерсу на спину. Оглянувшись, я заметил Ла-5, который всаживал в меня снаряд за снарядом.

Был только один способ отвязаться от назойливого русского, и я перевел Мерсу в вертикальное пике. Мой самолет понесся ко льду на скорости 180 м/с. Я держал ручку правой рукой, одновременно крутя левой колесо управления триммерами. У меня из носа хлынула теплая кровь, когда я пролетел вниз 4000 метров. Перед глазами все поплыло, и я начал терять сознание, когда начал выводить самолет из пике, молясь, чтобы мне хватило высоты. В 150 метрах надо льдом я все еще тянул ручку на себя изо всех сил, и самолет выровнялся, вдавив меня в сиденье. Стрелка бензомера уперлась в ноль, а снаряды Ла-5, похоже, изрядно покорежили мой Мерсу, так как рулевое управление было явно повреждено, рация представляла собой кучу хлама, и даже бронеспинка была пробита. Я понял, что мне в любой момент может грозить вынужденная посадка, но все-таки сумел дотянуть до аэродрома на последних каплях бензина. Я зарулил на стоянку, желая как можно быстрее зафиксировать свои 29-ю и 30-ю победы. Я выбрался из кабины, но, к моему страшному удивлению, товарищи схватили меня и засунули в машину, что-то крича про госпиталь. Сначала я никак не мог понять, что они делают, а затем до меня дошло: самолет изрешечен, а у меня все лицо и летный костюм в крови! Поэтому они и решили, что я ранен. В действительности же безумное пике прочистило мой нос, и проклятый насморк прошел.

В воздухе снова повеяло весной, снег быстро таял, и мы старались впитать как можно больше солнечного света. В апреле мы получили из Германии новые истребители – Мессершмитт Bf-109G-6, они имели более надежную рацию FuG 16 и более мощное вооружение. 7,9-мм пулеметы на них были заменены на 13-мм, а под крыльями была установлена пара гондол с дополнительными 20-мм пушками. В результате самолет значительно потерял в маневренности и стал неуклюжим, поэтому мы снимали крыльевые пушки. Однако крупнокалиберные пулеметы все равно заметно увеличили огневую мощь по сравнению Bf-109G-2.

Мы получали Bf-109G-6 маленькими партиями, и когда они прибывали, то мы передавали наши Bf-109G-2 эскадрилье HLeLv 24. Снова по нам ударила нехватка запасных частей, так как почти все, что мы сумели накопить, не подходило для новых машин, поэтому запасы тоже ушли в HLeLv 24. Перегонка новых истребителей из Германии легла тяжелым грузом на плечи немногих имевшихся летчиков, и те, кто оставался на аэродромах, были вынуждены дежурить круглыми сутками.

По мере приближения лета мы все раньше забирались в кабины истребителей, чтобы начать дежурство. 17 мая в 04.00 мы, как обычно нагруженные парашютами и ярко-желтыми спасательными жилетами, шли от командного пункта к самолетам, сунув полетные карты в наколенный карман. Потом я улегся под крыло моего нового Мерсу за номером MT-417, ожидая, что будет дальше. Первые лучи солнца засверкали на стеклах кабины. Только в 10.29 в Котка печально завыли сирены, и тогда мы попрыгали в открытые окна и побежали к истребителям. Через несколько секунд 6 DB-605 A ожили, и по ушам ударил рев мощных моторов. Мы начали выруливать на полосу, а механики старались удержаться на ногах под напором струй воздуха от винтов.

Я понесся по летной полосе и как только оторвался от земли, сразу убрал шасси, круто пойдя вверх. Шлем застегивать пришлось одной левой рукой, одновременно подтягивая ремни парашюта и защелкивая привязные ремни, так как ничего этого раньше я сделать просто не успел. Пока я поднимался в нежно-голубое небо, с командного пункта сообщили, что 27 бомбардировщиков и 15 истребителей приближаются к Котка с юга на высоте 2000 метров. Сразу после этого небо впереди расцветили разрывы зенитных снарядов. Олли Пухакка летел, но остальные Мерсу немного отстали.

Мы полетели прямо на огневую завесу, поставленную

нашими зенитчиками, чтобы атаковать бомбардировщики снизу. Мы надеялись, что они не ожидают появления перехватчиков с этой стороны. Мы сбили не менее 7 бомбардировщиков, причем 3 пришлись на долю Олли, а большинство уцелевших побросали свои бомбы в море. Мы так стремительно оказались среди бомбардировщиков, и они повалились, словно кегли. Поэтому истребители прикрытия не сразу сообразили, что происходит, а когда они наконец пошли в атаку, мы сумели добавить к нашему счету еще 3 русских. 10 побед за один вылет – это действительно нечто, мы потеряли только один самолет, который совершил вынужденную посадку на воду, причем пилот был спасен нашей канонеркой.

Однако на следующий день мы потеряли пилота, это был один из новичков эскадрильи лейтенант Лахти, который разбился в лесу возле Утти во время ознакомительного полета.

Действовать становилось все труднее, так как в результате наших успехов русские постоянно увеличивали число истребителей сопровождения, которые теперь летели выше и ниже бомбардировщиков. Это вынуждало нас с боем прорываться к цели, если мы намеревались атаковать их. Я благодарил счастливую звезду за то, что Иваны пока не догадались высылать группу истребителей для обстрела нашей базы перед налетом. Если бы они атаковали нас в тот момент, когда группа Мерсу только взлетала, у нас не осталось бы никаких шансов. Русские думали более чем странно. Допросы пленных показали, что Иваны не только прекрасно знали местоположение базы, но знали и о том, что у нас было мало истребителей.

Время от времени вражеские корабли в заливе давали нам великолепную цель для атак, поэтому в мае и июне я обучил 10 пилотов искусству пикирования. Мы установили под крыльями «мессершмиттов» держатели для 50-кг бомб, которые сбрасывали с малой высоты, пикируя под углом 45 градусов. Мы использовали мишень 15 на 25 метров и постоянно добивались 3 попаданий из 4 сброшенных бомб. Мы очень хотели атаковать корабли, однако командование, которое не желало терять драгоценные истребители, необходимые для защиты городов и военных объектов, категорически отказалось дать разрешение на подобные атаки, и от затеи пришлось отказаться.

Когда лето было в разгаре, характер войны изменился. Утром 9 июня 1944 года началось генеральное наступление Красной армии на Карельском перешейке, русские войска атаковали при мощной артиллерийской поддержке и под прикрытием сотен самолетов. Начались жестокие бои, однако русские неожиданно усилили нажим вдоль побережья Финского залива, полностью

дезорганизовав нашу оборону. На следующее утро я получил приказ собрать вместе все три звена и перелететь в Иммола, чтобы принять участие в сражении. Наш наземный персонал поспешно побросал в грузовики оборудование и запчасти и выехал на новую базу. Но наши истребители смогли вылететь туда только 12 июня из-за погодных условий.

В третий раз мне предстояло летать из Иммола, но теперь база просто бурлила. Четыре истребительные эскадрильи приготовились к бою, который, как оказалось, был началом конца.

Через 2 дня после прилета наша эскадрилья вступила в жестокие бои, которые развернулись над главной линией обороны, шедшей от Ваммелсуу через Куутерселка на Сииранмаки. Под нами разворачивались кровавые рукопашные схватки, линия фронта колебалась взад и вперед, позиции переходили из рук в руки. Наша группа из 12 самолетов получила задание сбить 2 аэростата, которые корректировали огонь русской артиллерии. Мы заметили их, но увидели также и десяток истребителей, которые должны были защищать аэростаты. Мы летели прямо навстречу русским истребителям, и я едва успел покачать крыльями, давая сигнал к атаке, прежде чем самолеты смешались в дикой свалке. Мои снаряды разорвали фюзеляж «Аэрокобры», которая возникла на прицеле. Когда расстояние между нами было не более трех длин самолета, мой противник завертелся, за ним потянулся шлейф бензина из пробитого бака и струйка дыма. Затем он пошел спиралью вниз и разбился на вспаханном поле возле дороги Кивеннава – Куутерселка.

Вместе с другим пилотом, который также сбил «Аэрокобру», я на полном газу пошел вверх на юго-запад, куда сместился эпицентр боя. Когда мы приблизились, из общей свалки выскочил истребитель Ла-5, волочивший за собой хвост черного дыма. Я поймал его на прицел, но, судя по всему, моя короткая очередь прошла мимо цели, так как русский резко пошел на снижение, стремясь побыстрее пересечь линию фронта. Непроизвольно он дал мне преимущество, так как если бы он заложил крутой вираж, я бы не смог поймать его. Зато теперь я погнался за противником. Я быстро настиг Ивана и уже был готов открыть огонь, как сообразил, что русский пилот не управляет самолетом. Похоже, моя первая очередь все-таки настигла цель, так как летчик не попытался покинуть кабину, когда Ла-6 врезался в деревья внизу.

Я теперь летел на малой высоте и видел на горизонте только один аэростат. Я не сомневался, что вокруг него расставлены зенитки, и чтобы использовать элемент внезапности, я зашел со

стороны солнца. Передо мной раскинулся огромный Ленинград, а чуть справа виднелась крепость Кронштадт. Аэростат был закреплен возле Терийоки и держался на высоте около 600 метров. Я опустил нос своего Мерсу и начал пикировать на него. Хотя я не дал полный газ, очень быстро моя скорость достигла 600 км/ч, но стрельба по неподвижной цели не представляла никаких трудностей. Первая же моя очередь привела к тому, что из аэростата вылетел белый клубок дыма. Потом появился язычок пламени, и вскоре огонь охватил весь баллон, который начал падать. Корзина наблюдателей беспорядочно моталась из стороны в сторону.

Как только мы заправились, нас снова послали в район Сиираниаки – Куутерселка. Каждый вылет завершался тяжелым боем, у нас никогда не было недостатка в целях, так как повсюду мелькали русские истребители и штурмовики. Главной задачей было самому не превратиться в чью-нибудь мишень. К концу дня мы сбили 11 самолетов и 4 аэростата, потеряв только сержанта Саарни. Он не вернулся на базу и считался пропавшим без вести.

На волосок от смерти

16 июня в Иммола начали прибывать немцы, причем без всяких предупреждений. Поток транспортных самолетов привел в полное замешательство наш наземный персонал, и без того страдавший от нехватки оборудования. Мы вернулись с вылета как раз вовремя, чтобы спасти личные пожитки, так как немцы, по-видимому, решили, что захватили вражескую базу. Истребители FW-190 и пикировщики Ju-87 прилетели, чтобы принять участие в защите Карельского перешейка, поэтому мы решили перебраться на аэродром возле Лаппеенранта, где к нам присоединилась эскадрилья HLeLv 24. Вместе с ней мы вылетели с новой базы на перехват к Уусикирко, и капитан Лаури Пекури был вынужден прыгать с парашютом, так как его подбил стрелок атакованного Ил-2. Он приземлился на вражеской территории и был взят в плен. В качестве командира звена его заменил Поке Покела.

Ранее Лаппеенранта использовался только как запасной аэродром, его взлетная полоса была слишком короткой для Мерсу, поэтому я сразу начал искать новую базу. Имелся аэродром в Тайпалсаари, примерно в 40 километрах на север. Хотя он был отнюдь не идеальным, но после маленького ремонта стал явно лучше, чем Лаппеенранта. И более ничего подходящего вокруг не имелось.

Частые полеты вскоре сократили численность наших самолетов, и у нас очень быстро остались всего исправных 10 машин. К счастью, замена поступала из Германии постоянно, хотя и по каплям. Часть наших пилотов пришлось выделить для постоянной работы по перегонке самолетов. Но донесения из армейских штабов были нерадостными. Все резервы, имевшиеся в Восточной Карелии, были брошены на перешеек в напрасной попытке затормозить наступление русских. 18 июня наши войска отступили на линию, проходящую от Хумалахти через Рёмпётти, Сумма, Муолаярви, Юксярви и Вуокси до Тайпале.

19 июня, накануне падения Выборга, мы получили задание прикрывать войска, пытавшиеся задержать русских в районе Яряпяя – Сумма. Наши 10 Мерсу взлетели в 10.25, облака пыли поднялись от наших бешено вращающихся винтов, когда истребители разбегались по сухому аэродрому Лаппеенранта. Это был уже второй наш вылет в этот день, и мы летели на малой высоте. Это ставило нас в невыгодное положение в случае атаки русских истребителей, но отсюда мы могли легче заметить вражеские батареи и войсковые колонны. На самом горизонте,

далеко на юго-востоке, появилась колбаса очередного аэростата, но других Иванов нигде не было видно. Хотя я прекрасно знал, что русские окружают аэростат большим количеством зениток и что любая атака, кроме пикирования со стороны солнца, будет смертельно рискованной, я все-таки оказался законченным дураком. Я сообщил остальным пилотам, что намерен атаковать аэростат, и приказал им держаться подальше от зениток, которые его окружают.

Я начал атаку с высоты менее 600 метров. Русские имели скоростные лебедки и привычку немедленно опускать аэростаты при приближении самолетов, поэтому я должен был выполнить свой заход как можно быстрее. Мне просто не дадут другой возможности. На дистанции 400 метров аэростат оказался на прицеле, но прежде чем я открыл огонь, ад разверзся! Воздух вокруг моего Мерсу заполнился трассами и разрывами снарядов – Иван был настороже. Я почувствовал удар по центроплану справа, истребитель буквально подпрыгнул. Но я выровнял самолет на одной линии с аэростатом. Добавить газ… 50 метров… пора!

Прямо передо мной возник клубок огня и черного дыма, на мгновение я ослеп, пока пролетал через то место, где только что был аэростат. Снаряды все еще рвались вокруг «мессершмитта», который снова вздрогнул, словно налетел на невидимое препятствие. Кусок металла, вырванный из капота, пролетел мимо кабины, а мотор начал плеваться огнем, одновременно начали падать обороты. Инстинктивно я поднялся до 700 метров, использовав тот минимальный запас скорости, который у меня оставался, и приготовился прыгать с парашютом. Огонь зениток преследовал меня. Я отключил подачу топлива, так как позади кабины еще оставались около 400 литров высокооктанового горючего.

Я огляделся. Я находился в 15 километрах от линии фронта на русской территории, и мне следовало постараться, если я не собирался попасть в плен к Иванам. Мерсу скользил на удивление гладко, хотя и оставлял за собой широкий хвост маслянистого черного дыма. Я подумал, что довольно странно сидеть в кабине и не слышать привычного рева «Даймлер-Бенца». При некоторой удаче я мог дотянуть до наших линий. Я отвел прицел в сторону, подтянул покрепче привязные ремни и опустил сиденье в максимально низкое положение, чтобы хоть как-то прикрыть голову на случай, если истребитель перевернется. Самолет начал быстро терять высоту, и в 250 метрах подо мной не было видно ничего, кроме зеленого моря леса. Не было даже малейшей щелочки между проклятыми деревьями. Я прекрасно понимал, что попытка посадить «мессершмитт» среди деревьев будет

форменным самоубийством.

Правую руку я держал на рукоятке сброса фонаря. Мне совсем не хотелось оказаться запертым в кабине, имея бак с горючим за спиной. Я посмотрел на запад и увидел несколько точек в небе, где спокойно кружили мои товарищи. Я нажал кнопку передатчика и сообщил им, что намерен садиться в лесу. Вероятно, в этот момент меня покинуло самообладание и появился страх за свою жизнь. Деревья неслись навстречу мне, словно скорый поезд. Спидометр показывал 350 км/ч, но тут раздался страшный треск, и правое крыло отлетело, срезанное деревом, как листок бумаги, распоротый бритвой. Через секунду то же самое случилось с левым крылом, но мой «мессершмитт» продолжал лететь совершенно прямо.

Я попытался направить лишившийся крыльев фюзеляж между деревьями с помощью руля, и частично мне это удалось. Мотор и кабина проскочили, однако вся хвостовая часть обломилась прямо позади меня, когда ударилась о дерево. Изуродованные остатки истребителя продолжали лететь между тем со скоростью 100 км/ч. Наконец мотор ударился о землю, да так, что у меня все кости загремели. Облака грязи и песка полетели во все стороны, но обломки еще не завершили путешествие. Меня кидало из стороны в сторону, лишь привязные ремни удержали меня в кабине. Затем с ужасным скрежетом мой «истребитель» наконец остановился.

Тишина. Звенящая тишина.

Я выполз из жалкой груды помятого металла, которая еще несколько минут назад была грозным боевым самолетом. Я пошевелил пальцами. Затем я ощупал руки и потопал ногами. Я остался жив и цел! Из кармана я вытащил помятую сигарету, присел на бревно и попытался собраться с мыслями. Но в этот момент над головой промчались 3 русских истребителя, обстреливающие лес. Грохот фронтовой стрельбы послышался совсем неподалеку. Артиллерия, либо русская, либо наша, начала обстреливать холмик буквально в 100 метрах от меня. Между деревьями засвистели осколки, с визгом рикошетируя от камней. Наконец стрельба утихла, и я услышал голоса в подлеске. Я распластался позади куста, содрав с плеч майорские погоны, и вытащил из кобуры револьвер. Затем сквозь кусты продрались финский лейтенант вместе с ординарцем. Оказалось, я приземлился прямо посреди ничейной земли!

Мы осмотрели обломки моего истребителя и выяснили, что он получил 2 прямых попадания 40-мм снарядов. Я вывинтил с приборной панели тахометр и часы, забросил на плечо парашют и пошел на командный пункт батальона. Командир батальона

майор Тапайнен предложил мне чай, но тут в небе пролетела сотня русских самолетов, направляющихся на север. Я решил, что мне лучше немедленно вернуться в эскадрилью. Похоже, батальон майора застрял в лесу возле Сумма, хотя русские танки были видны на дороге уже в 30 километрах позади него, возле Камара. Позднее я узнал, что это отважное подразделение было отрезано в тот же день и попало в плен, если не считать десятка человек, которые сумели просочиться сквозь русские линии.

Я намеревался вернуться в Лаппеенранта, но моей первой целью был Выборг, находящийся в 40 километрах севернее. Пока мы ехали на грузовике караула, нас обстреляли 4 Ил-2, и это было очень неприятно. Но, несмотря на несколько заходов и сброшенные мелкие бомбы, ни грузовик, ни люди не получили ни царапины. Казалось просто невероятным, что мы пережили подобную атаку совершенно невредимыми, и я уже начал гадать, сколько же из девяти кошачьих жизней я израсходовал сегодня. Наконец грузовик добрался до караулки, и дальше мне пришлось двигать пешком, с парашютом, все еще болтающимся на плече. Я прошел около 4 километров и натолкнулся на артиллерийскую батарею, которая уже готовилась отходить. Я забрался в одну из самоходок и доехал до штаба полковника Паяри. Оттуда уже в коляске мотоцикла я прибыл в Выборг.

Солдаты, мимо которых мы проезжали, были мрачными и подавленными, казалось, их боевой дух надломлен. Годы постоянных боев высосали их энергию, и этот последний удар окончательно их сломал. Выборг казался вымершим, действовала только одна телефонная линия, но каким-то чудом я сумел дозвониться до Лаппеенранта и потребовал прислать за мной машину. Ожидая ее прибытия, я слонялся по городу и не встретил даже десяти человек. Почти все магазины были целы, их полки были полны товаров, продавцы и рабочие большого универмага готовились уезжать. Я предложил вывезти их из Выборга на своей машине. Когда она наконец прибыла, мы затолкали на заднее сиденье кассовые аппараты. Вскоре после выезда из Выборга на дороге в Лаппеенранта мы попали в огромную пробку, в которой перемешались марширующие солдаты, орудия, грузовики, легковушки и телеги. Лишь к вечеру я сумел добраться до базы.

После ужина я остался в столовой, вспоминая события сегодняшнего дня. Я упрекал себя за безрассудную атаку аэростата. Мне все еще с трудом верилось, что я жив и цел. В конце концов я решил, что меня спасла высокая скорость Мерсу, когда он пролетал среди деревьев. Если бы я врезался туда с нормальной посадочной скоростью, первая же верхушка бросила бы «мессершмитт» в сторону, прикончив меня на месте. Скорость

позволила истребителю пролететь между деревьями по прямой, а тяжелый мотор «Даймлер-Бенц» прикрыл меня спереди.

Последний раунд

На следующее утро я получил из штаба приказ отправляться на две недели в отпуск, но я обнаружил, что после аварии не пострадал физически, и руки не начали трястись, поэтому 20 июня я снова поднялся в небо на одолженной машине. Я добился 14-й победы, сбив прекрасный истребитель-бомбардировщик Як-4. Как я мог в такой момент отправиться в отпуск?! Небеса буквально кишели самолетами Ла-5, Як-9, «Аэрокобра», Пе-2, Як-4 и Ил-2. Каждый день происходили яростные схватки. Иногда вражеские самолеты прилетали сотнями, в других случаях мелкими группами, но в любом случае, когда мы взлетали, то твердо знали, что после приземления у нас не будет боеприпасов. Нет, отпуск в такое время был просто немыслим.

Накануне дня равноденствия 8 наших «мессершмиттов» сопровождали бомбардировщики, отправившиеся ночью бомбить Тали. Мы приземлились в 01.55 и едва закончили заправку, как над аэродромом внезапно появились 12 Ил-2. Они вели огонь из пушек и сбросили массу мелких бомб, которые перекопали все летное поле. Удача была на нашей стороне, так как, несмотря на все это, лишь 3 Мерсу получили небольшие повреждения, а из личного состава легкие ранения получили 2 зенитчика на батарее, прикрывающей аэродром. К 03.00 кратеры были засыпаны, и мы снова взлетели. В течение дня мы действовали в районе Выборга и сбили 5 Иванов. В последний раз мы приземлились на запасном аэродроме Тайпалсаари, где наконец закончили оборудование летного поля.

9 наших истребителей, возвращаясь с линии фронта, полетели на север над озером Саймаа, весело искрящимся в лучах солнца, чтобы приземлиться на новой базе. Казармы оказались в 5 километрах от аэродрома, прямо на красивом пляже Саймаа. Вдали от грохота войны мы быстро оправились после утомительного дня сплошных полетов, наслаждаясь короткими сумерками дня 22 июня.

Смена базы никак не повлияла на наши действия. С рассвета и до заката мы дрались, прикрывали наши отходящие войска, сопровождали бомбардировщики и вели разведку. Однако три дня напряженной работы резко ухудшили качество грунтовой полосы. На хрупкое шасси «мессершмитта» приходилась нагрузка в 3 тонны, и летная полоса очень быстро превратилась во вспаханное поле. При взлете самолет бросало из стороны в сторону, и Мерсу в любой момент мог зацепить крылом землю. Каждый истребитель поднимал облако пыли, поэтому

приходилось ждать пару минут, пока она уляжется, потому что взлетать вслепую было невозможно. На этом аэродроме базировались и другие эскадрильи, их самолеты стояли на противоположном краю поля. Не раз самолеты во время рулежки поперек поля могли столкнуться с срочно взлетающим Мерсу. Тайпалсаари совершенно не подходил для нормального базирования «мессершмиттов». Хотя мы проявляли предельную бдительность и тщательно осматривали полосу при посадке, эти операции все равно оставались очень опасными. Поэтому просто удивительно, что лишь один истребитель был серьезно поврежден во время взлета. Пилоты, которые перегоняли «мессершмитты» на новую базу, с трудом поверили собственным глазам, увидев меня. Как они мне сказали, известие о моей гибели долетело даже до Германии! К несчастью, у нас не было времени, чтобы перенять обычай люфтваффе и отпраздновать мое второе рождение.

Тяжелые бои продолжались. К началу июля линия фронта подкатилась к нам еще ближе. Авиация противника ни на один день не ослабляла свою активность, сотни Иванов летали взад и вперед над нашими линиями, однако, несмотря на подавляющее численное превосходство, русские так и не сумели установить господство в воздухе. Мы продолжали покусывать их, сбивая одного здесь, другого там…

2 июля мы сбили 11 самолетов, потеряв только один «мессершмитт». Лейтенант Сильвенойнен выпрыгнул с парашютом из горящего самолета возле Ихантала после того, как сбил Як-9. К несчастью, Сильвенойнен слишком рано дернул вытяжное кольцо, и его купол зацепили обломки горящего Мерсу. В результате он снижался слишком быстро и при падении повредил себе спину. На следующий день мы добавили еще 9 Иванов к нашему счету, сбитых в том же районе, однако только что прибывший к нам лейтенант Юрьё Палласвуо погиб в дуэли с Ла-5.

Противник не мог прорваться на запад от Сортавалы на Кивисилта, поэтому занял несколько островов в Выборгском заливе. 15 июля у нас было несколько особенно упорных боев, когда русские высадились на остров Тейкари с 30 десантных судов. Во время последнего вылета в этот день наши 10 Мерсу прикрывали «Бленхеймы», которые атаковали корабли противника. Истребитель лейтенанта Мюллюля был подбит зенитным огнем. Пампса, один из лучших летчиков эскадрильи, был вынужден прыгать с парашютом и приземлился в лесу возле Ханхийоки, получив лишь несколько царапин и небольшую контузию.

Казалось просто невероятным, что наша эскадрилья уничтожила около двух сотен Иванов, понеся совсем незначительные потери. Чтобы подтвердить победу, требовалось разыскать обломки жертвы или, если бой проходил над вражеской территорией, падение самолета должны были засвидетельствовать как минимум два пилота. Но все это приводило к тому, что наш счет был занижен, так как многие русские самолеты были сбиты в индивидуальных схватках, где не было свидетеля, готового подтвердить победу. Имелись несколько факторов, объясняющих наш успех, помимо того, что до 1944 года большинство русских пилотов, с которыми мы встречались, были новичками, имевшими не более 100 часов налета. По моему мнению, самыми важными причинами были наша превосходная подготовка, почти ежедневные учебные стрельбы, не говоря о том, что каждый финн – это прирожденный снайпер, обладающий великолепным зрением. Вдобавок, противник использовал свои самолеты слишком большими, которые создавали у летчиков ложное чувство безопасности.

Эпицентр боев на земле постепенно перемещался на север из района Ихантала к Кюля, Паакола и Яряпяя в средней части Карельского перешейка, где противник форсировал реку Вуокса. Иногда мы встречали самолеты люфтваффе, действующие в том же районе, но по большей части все встреченные самолеты были русскими.

Утром 13 июля мы получили задание сопровождать бомбардировщики, которые должны были атаковать русские склады возле реки Вуокса. Количество бомбардировщиков оказалось слишком велико по нашим меркам, и нам пришлось тщательно рассчитывать наши запасы топлива. Мы забрались в кабины Мерсу, их моторы взревели в унисон. От такого шума стаи птиц поднялись с насиженных мест на окрестных деревьях. Один за другим наши истребители взлетали сквозь облако клубящейся пыли, пока все 12 не поднялись в воздух. Мы сделали круг над аэродромом и построились тремя группами по 4 самолета, повернули на юго-восток и начали неторопливо набирать высоту. Погода была великолепной, и мы могли видеть все на 100 километров вокруг. Через 15 минут справа показался Выборг, город окутывало облако черно-серого дыма. Под нами показался Карельский полуостров, больше похожий на игрушку. Даже огромное Ладожское озеро выглядело обычным прудом. Озеро Саймаа и другие финские озера казались просто блестящими точками, а далеко на юге можно было различить берега Эстонии.

Нам следовало экономить ограниченный запас кислорода. Когда мы набрали высоту 6000 метров, я почувствовал, что начинаю задыхаться. Приборная панель начала расплываться у меня перед глазами, я понял, что больше тянуть нельзя, и глотнул кислорода. Мы прибыли в точку рандеву над церковью на берегу Вуоксы, и менее чем через минуту показались черные точки. Это были примерно 40 «Бленхеймов», Do-17Z и Ju-88A. Мы разделились на две группы, 6 «мессершмиттов» заняли место справа и слева от бомбардировщиков. Эти самолеты словно качались на невидимых волнах, рубя винтами разреженный воздух. Это было прекрасное зрелище, но при нашей высокой крейсерской скорости мы были вынуждены ходить зигзагом взад и вперед вдоль строя бомбардировщиков.

Время тянулось слишком медленно. Никаких русских перехватчиков я не видел, но я был уверен, что не пройдет слишком много времени, как свора Иванов бросится на нас. Под нами была река Вуокса, и первые бомбардировщики начали пологое пике на цель. Прошла целая вечность, прежде чем я увидел первые вспышки разрывов бомб, и вот теперь на юге появились черные точки – русские истребители. Примерно десять истребителей быстро приближались. «Восемь вверх и направо!» – крикнул я по радио, и 8 «мессершмиттов» повернули навстречу Иванам. 4 Мерсу остались с бомбардировщиками.

Вскоре мы начали карусель с истребителями Як-9, выписывая петли и круги, и сумели не пропустить их к нашим подопечным. Хаотичный клубок боя катался туда и сюда, русские и финны стреляли при первой возможности. Два Як-9 штопором посыпались вниз, но и бомбардировщики не остались целы. Один «Бленхейм» был подбит либо зениткой, либо истребителем и, дымя, пошел к земле.

Все бомбардировщики сбросили бомбы и повернули на обратный курс, поэтому мы тоже прекратили бой с «яками» и повернули домой, с тревогой следя за указателями горючего. Над железной дорогой Выборг – Антреа замигали лампочки критического остатка, указывая, что в нашем запасе имеется не более 20 минут. Однако 8 истребителей благополучно добрались до базы, а остальные 4 приземлились в Лаппеенранта для дозаправки.

Наши отлично подготовленные механики в считаные минуты заполнили баки с помощью ручных помп, пока пилоты поспешно жевали бутерброды, запивая их молоком. Но мы едва успели отхлебнуть, как поступил приказ немедленно взлетать.

Финская армия бросила в бой все имеющиеся резервы и с

помощью маленьких немецких танковых подразделений сумела остановить русское наступление, начавшееся 9 июня. 7 июля фронт остановился возле Ихантала, а через 9 дней фронт остановился на Вуоксе. С середины июня до середины июля мы налетали 1040 часов, участвовали в 74 больших воздушных боях, расстреляли 25 000 патронов 13-мм и 11 000 снарядов 20-мм. Мы также сожгли 250 000 литров бензина. Лично я за это время пролетел 30 000 километров, или три четверти экватора, и одержал 17 побед.

Наша эскадрилья получила из летного училища 8 зеленых лейтенантов, то есть образовался небольшой резерв пилотов, который позволил проводить ротацию кадров. В периоды отдыха мы ловили рыбу в озере Саймаа, и я обнаружил, что в моей эскадрилье имеются два бывших рыбака с Ладоги. Однажды ночью мы взяли моторку в Понниала, забросили перемет и стали ждать. На рассвете мы вытащили перемет и сняли с крючков около 50 килограммов щук.

22 июля самолеты люфтваффе – FW-190 и Ju-87 – покинули Иммола, направляясь на другие фронты, где вермахт нес тяжелые потери. Действия Ju-87 вызывали у нас неизменное восхищение, так как их сомкнутый строй проходил сквозь самый жестокий зенитный огонь и отбивал любые атаки истребителей. Если какой-то самолет падал, другие лишь теснее смыкали строй. Несмотря на сопротивление противника, они всегда прорывались к цели.

День за днем мы вылетали на перехват и на разведку, причем иногда нас отправляли даже к берегам Эстонии. Именно во время такого вылета мы с Туре Маттила в последний раз столкнулись с русскими истребителями. 5 августа мы летели над Нарвой в Эстонии. День был великолепный, и мои мысли начали уплывать вдаль, когда голос туре вернул меня к реальности. Он сообщил, что видит вражеские самолеты. Полдесятка Як-9 сопровождали такое же количество штурмовиков Ил-2. Прежде чем русские поняли, что они в небе не одни, мы отправили 2 истребителя в воду. От них остались лишь радужные масляные пятна. Я даже не подозревал, что этот Як-9, моя 54-я победа, станет последним русским самолетом, который стал жертвой пушек моего Мерсу.

Мы выполняли разведывательные полеты над Сескаром, Койвисто, Хейнйоки; мы сопровождали Do-17Z к Таупала и другим целям, но, странное дело, нам противодействовали только зенитки. Мы промчались по нашему аэродрому, поднимая огромные облака пыли, а когда взлетели, то направились на разведку к Териоки, это был мой 440-й боевой вылет. 26 августа солнце стояло высоко в небе, лишь на горизонте плыли мелкие

рваные облачка, словно парусники при слабом ветре. Чтобы не подставляться под зенитки, мы набрали высоту 2700 метров и полетели на юго-восток вдоль железной дороги Райяйоки. Среди разрывов зенитных снарядов мы заметили несколько русских истребителей, которые стояли на летном поле аэродрома Суулаярви. По полю ползли грузовики, а на шоссе была видна целая колонна машин, направляющаяся к фронту.

На обратном пути мы зашли на аэродром Яппила возле Койвисто и обстреляли его с бреющего полета. На аэродроме мы заметили 7 или 8 истребителей на краю летного поля, с крыши нашей бывшей казармы по нам открыл огонь пулемет. Я всадил в здание очередь, и люди в панике побежали в разные стороны. Иллу Ютилайнен обстрелял истребители, и мы оказались над Финским заливом. В то время я не знал, что это мой последний боевой вылет против русских.

9 дней спустя, 4 сентября в 08.00 военные действия против Советского Союза прекратились. Мы были вынуждены заключить мир. Одним из его условий было то, что все немецкие войска покидали Финляндию в течение двух недель. Наши товарищи по оружию, рядом с которыми мы сражались 3 года, формально превратились в наших противников. Я получил приказ перевести эскадрилью на аэродром Селанпаа, где мы ждали дальнейших приказов, опасаясь самого худшего развития событий. Наша комиссия по перемирию отправилась в Москву, где 19 сентября был подписан договор, обеспечивший временный мир, пока финская армия не выдворит немецкие войска, еще находящиеся на севере страны.

Я получил приказ перевести эскадрилью еще дальше на север, но не смог найти подходящего аэродрома, пока немцы не оставили Кеми. Поэтому мы перелетели в Утти, где и задержались на время. Наконец 11 ноября война для нас закончилась. За время своего существования HLeLv 34 одержала 270 подтвержденных побед, потеряв 22 «мессершмитта» сбитыми и еще 17 поврежденными. 5 наших пилотов получили Крест Маннергейма за свои заслуги, а 11 летчиков погибли.

После четырех лет боев навалилась какая-то апатия. Воздушные бои были нашей жизнью, и все было подчинено лишь одной цели – войне. А теперь «мессершмитты» спокойно стояли, укрытые брезентом, над аэродромами висела мертвая тишина. Нам предстояло приспособиться к давно забытой жизни фермеров, страховых агентов, продавцов автомобилей, однако война оставалась с нами. Мы слышали треск пулеметов в работе автомобильных моторов, медленно ползущий по небу

транспортный самолет заставлял вспомнить рев мотора Мерсу, и каждой ясной зимней ночью мы смотрели на звезды и вспоминали.

Победы Эйно Луукканена

Дата	Время	Место	Самолет	Часть	Тип	Часть	Экипаж	Примечания
01.12.39	13.10	Кольёла	FR-104	1/LeLV 24	СБ	24 СБАП		A
23.12.39	10.15	Хуумола	FR-108	1/LeLV 24	½ Р-5	16 КАО	Г.И. Перелыгин И.И. Насадюк	A, № 1453
06.01.40	13.10	Уомаа	FR-108	1/LeLV 24	СБ			A
06.01.40	13.10	Уомаа	FR-108	1/LeLV 24	СБ			D
08.07.41	04.45–05.10	Саари	BW-375	1/LeLV 24	И-153	65 ШАП		E
08.07.41	05.10–05.25	Яаккима	BW-375	1/LeLV 24	И-153	65 ШАП		A
18.08.41	16.25–16.35	Паакола	BW-375	1/LeLV 24	½ И-153	ВВС 23-й А		A
30.08.41	17.35	Яппиля	BW-375	1/LeLV 24	½ МиГ-3			A
30.08.41	17.40	Яппиля	BW-375	1/LeLV 24	½ И-153			A
27.09.41	17.00	Деревянное	BW-390	1/LeLV 24	½ И-15-бис	152 ИАП	М.А. Пискунов	Или И-153, A
06.10.41	14.30–16.30	Вознесенье	BW-373	1/LeLV 24	½ ДБ-3	72 СБАП		Или СБ, A
15.10.41	15.05–15.20	Суландозеро	BW-375	1/LeLV 24	Ар-2	72 СБАП	Д.К. Мильсик С.А. Тарасов Ф.А. Мухин	Или СБ, A
07.11.41	08.30–10.30	Лотинапелто	BW-375	1/LeLV 24	МиГ-3	415 ИАП	В.Ф. Матучно	Или ЛаГГ-3, A
01.05.42	16.25–18.55	Монастырская	BW-390	1/LeLV 24	И-153			A
20.07.42	04.30–06.00	Ленинград	BW-376	1/LeLV 24	Пе-2			B
06.08.42		Сескар	BW-393	1/LeLV 24	И-16			A
31.08.42	19.50–20.05	Лавенсаари	BW-393	1/LeLV 24	И-153			A

13.10.42	16.25–16.40	Крейвин-лахти	BW-393	1/LeLV 24	Пе-2	1 ГвМТАП		Или ДБ-3, D
22.10.42	09.30	Крейвин-лахти	BW-393	1/LeLV 24	И-16			A
22.10.42	09.45	Крейвин-лахти	BW-393	1/LeLV 24	И-16			A
30.10.42	11.30	Харьявалла-нярви	BW-393	1/LeLV 24	«Спит-файр»			A
30.10.42	11.50	Харьявалла-нярви	BW-393	1/LeLV 24	И-16	ВВС КБФ		A
19.05.42	19.35–20.55	Пенинсаари	MT-224	LeLV 34	И-153			C
21.05.43	19.10 –							
19.20	Сескар	MT-201	LeLV 34	Ла-5	4 ГвИАП	Леонченков	A	
22.05.43	10.50	Лавенсаари	MT-201	LeLV 34	ЛаГГ-3	4 ГвИАП	А.А. Про-свинин	Или Ла-5, A
24.06.43	15.50–17.00	Красная Горка	MT-215	LeLV 34	ЛаГГ-3			A
24.06.43	15.50–17.00	Красная Горка	MT-215	LeLV 34	«Бостон»			D
16.07.43	15.40–16.50	Сескар	MT-201	LeLV 34	Пе-2	154 ОРАП		Или «Бо-стон», C
20.07.43	05.00–05.50	Суурсаари	MT-201	LeLV 34	ЛаГГ-3	13 ИАП	Ковалев	Или Як-7 Б, A
20.07.43	05.00–05.50	Суурсаари	MT-201	LeLV 34	ЛаГГ-3			A
04.09.43	13.05–13.50	Сескар	MT-201	LeLV 34	Ла-5			A
08.09.43	12.05–12.50	Тютерс	MT-201	LeLV 34	ЛаГГ-3	12 ОКАЭ	Мужук	Или Як-7 Б, A
27.10.43	09.50–10.45	Лавенсаари	MT-201	LeLV 34	Ил-2	7 ГвШАП	Зеленский, Сергеев	A, № 303076
04.11.43	12.50–13.40	Улко–Там-мио	MT-216	LeLV 34	Ла-5			C
04.11.43	12.50–13.40	Хаапасаари	MT-216	LeLV 34	Ла-5			C
06.03.44	13.45–14.15	Килписаари	MT-201	LeLV 34	Пе-2	12 ГвПБАП		A
06.03.44	13.45–14.15	Нарва	MT-201	LeLV 34	Пе-2	12 ГвПБАП		C
06.03.44	13.45–14.15	Нарва	MT-201	LeLV 34	Ла-5			A
26.04.44	11.55–12.45	Котка	MT-236	LeLV 34	Ла-5			D
08.05.44	07.25–07.50	Сомерс–Су-урсаари	MT-417	LeLV 34	Пе-2	12 ГвПБАП		A
08.05.44	13.00–13.30	Хаапасаари	MT-417	LeLV 34	Пе-2			D

17.05.44	10.30–11.00	Хамина	МТ-417	LeLV 34	Пе-2	12 ГвПБАП		A
17.05.44	10.30–11.00	Хами-на–Таммио	МТ-417	LeLV 34	Пе-2	12 ГвПБАП		D
14.06.44	10.50–11.50	Куутерселкя	МТ-422	LeLV 34	Ла-5	159 ИАП	П.Ф Евдоки-мов	A, № 39212622
14.06.44	10.50–11.50	Терийоки	МТ-422	LeLV 34	Ла-5	159 ИАП	Бабко	A, № 392123731
14.06.44	10.50–11.50	Тюрисевя	МТ-422	LeLV 34	Аэростат			A
14.06.44	10.50–11.50	Куутерселкя	МТ-417	LeLV 34	«Эйркобра»			A
15.06.44	09.45–10.55	Валкярви	МТ-417	LeLV 34	Пе-2			D
17.06.44	11.00–12.20	Перкярви	МТ-417	LeLV 34	Ил-2	277 ШАД		A
17.06.44	11.00–12.20	Каукаярви	МТ-417	LeLV 34	Ла-5			C
19.06.44	10.55	Перкярви	МТ-417	LeLV 34	Аэростат			
20.06.44	17.50–19.00	Сайниё	МТ-415	LeLV 34	Як-4			A
21.06.44	12.55–14.00	Тали	МТ-415	LeLV 34	Ил-2	277 ШАД		A
23.06.44	12.15–12.50	Тали	МТ-415	LeLV 34	Ил-2	281 ШАД		A
23.06.44	12.15–12.50	Ристсеппяля	МТ-415	LeLV 34	Ил-4	113 БАД		C
23.06.44	12.15–12.50	Раулампи	МТ-415	LeLV 34	Ил-4			C
28.06.44	15.00–16.10	Яппиля	МТ-415	LeLV 34	У-2			A
28.06.44	15.00–16.10	Яппиля	МТ-415	LeLV 34	Ла-5	159 ИАП	Копелев	E
30.06.44	20.05–21.10	Тали–Юу-стила	МТ-415	LeLV 34	Ла-5			A
30.06.44	20.05–21.10	Тали–Юу-стила	МТ-415	LeLV 34	«Эйркобра»	403 ИАП	Шайкин	A
01.07.44	10.15–11.25	Уурас	МТ-415	LeLV 34	Як-9			D
03.07.44	11.05–12.20	Таммисуо	МТ-415	LeLV 34	Пе-2	34 ГвБАП		A
03.07.44	11.05–12.20	Уурас	МТ-415	LeLV 34	Ил-2	872 ШАП	Л.С. Старина А.М. Судаков	C
05.07.44	09.45–10.40	Туппура	МТ-415	LeLV 34	Ил-2	13 ААЭ	Жиряков	A
05.07.44	09.45–10.40	Туппура	МТ-415	LeLV 34	ЛаГТ-3	11 ИАП	Беднегин	A

09.07.44	11.30–12.40	Пёлляккля	МТ-415	LeLV 34	Як-9	14 ГвИАП	А. А. Герольм	A
15.07.44	09.55–11.05	Вуосалми	МТ-415	LeLV 34	Як-9			D
18.07.44	13.50–15.10	Вуосалми	МТ-415	LeLV 34	«Эйркобра»			A
25.07.44	11.20–12.35	Улко–Там-мио	МТ-415	LeLV 34	Ил-2	7 ГвШАП	Бричко	C
25.07.44	11.20–12.35	Сомерс	МТ-415	LeLV 34	Як-9			A
05.08.44	12.45–13.35	Нарва	МТ-415	LeLV 34	Як-9	15 ОРАП	Г. Ф. Нижник	A

A – подтвержденная победа
B – неподтвержденная победа
C – коллективная или неподтвержденная победа
D – поврежденный самолет
E – проверено по советским данным после войны